

CARTILHA DE

Direito Marítimo e Portuário



COMISSÃO DE DIREITO
MARÍTIMO, PORTUÁRIO
E DO MAR (CDMPM)



Presidente da OAB/RJ:

Felipe de Santa Cruz Oliveira Scaletsky

**COMISSÃO DE DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E
DO MAR**

Presidente:

Godofredo Mendes Vianna

Vice-Presidente:

Iwam Jaeger Júnior

Secretária:

Livia Sanches Sancio

Membros:

Antonio Francisco Sobral Sampaio	Lilian de Carvalho Schaefer
Bernardo Silva de Senna	Lucas Leite Marques
Camila Mendes Vianna Cardoso	Luiz José dos Santos Cabral
Eduardo Simeone	Luiz Roberto Leven Siano
Ezequiel Balfour Levy	Marcos Ludwig
Fabiana Martins Simões	Mauricio da Silva Ribeiro
Fernanda Cecília Faria de Mattos	Odilon Castello Borges Neto
Fernando Sobrino Porto	Paulo Campos Fernandes
Flávia Maia	Pedro Calmon M. de Bittencourt Filho
Flávio Banchi Alves	Rafael Gonçalves
Henrique Oswaldo Motta	Ricardo César Fernandes
João Roberto Maligo	Tomas Braga Arantes
José Sampaio	

Colaboradores:

Diretoria Geral de Navegação	Com. Alexandre Lima Lustoza
Diretoria de Portos e Costas	Com. Wellington Nogueira Camacho
Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro	Des. Antonio Esteves Torres
Procuradoria Especial da Marinha	Vice-Alte. Domingos Savio Almeida Nogueira
Tribunal Marítimo	Juiz Nelson Cavalcante e Silva Filho



Presidente da OAB/RJ:
Felipe de Santa Cruz Oliveira Scaletsky

CARTILHA DE DIREITO MARÍTIMO E PORTUÁRIO

- Edição 2018 -

Coordenação:

Livia Sanches Sancio

Lucas Leite Marques

Mauricio da Silva Ribeiro

Wellington Nogueira Camacho

Apoio Institucional:



PALAVRA DO PRESIDENTE

São incontestáveis os esforços e dedicação que os membros da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar (CDMPM) da OAB/RJ vem realizando em prol da sociedade.

Como exemplo concreto disso, tem-se os trabalhos e Conferências desenvolvidos nos últimos triênios, como as Conferências de Direito Marítimo e Portuário e as Conferências conjuntas realizadas com as Comissões da OAB/RJ de Ambiental e Infraestrutura.

Outro fruto desse bem sucedido trabalho que vem sendo realizado pela Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar é a preparação da 2ª Edição da presente *Cartilha de Direito Marítimo e Portuário*, que será lançada na *IV Conferência de Direito Marítimo, Portuário e do Mar*, ainda esse ano de 2018, em seguimento à sucedida 1ª edição lançada em 2015.

Ao elaborar e distribuir ao público em geral a presente Cartilha, a OAB/RJ cumpre uma de suas mais importantes tarefas institucionais e espera contribuir para o fomento do setor marítimo e portuário.

A Ordem é não apenas a casa dos advogados, mas também uma entidade representante da sociedade civil, razão pela qual tanto a OAB/RJ como a sua Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar estarão sempre de portas abertas para receber e atender os anseios jurídicos desse setor tão importante para a economia de nosso país.

Sinceramente,

Felipe de Santa Cruz Oliveira Scaletsky
Presidente da OAB/RJ

SUMÁRIO

Apresentação	11
Glossário de Termos Marítimos e Portuários	13
Sumário de Legislação Marítima e Portuária	53
Legislação em Destaque	65
- Código Comercial (Lei nº 556/1850)	67
- Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/54)	119
- Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário (Lei nº 9.432/97)	149
- Lei de Segurança do Transporte Aquaviário (Lei nº 9.537/97)	159
- Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013)	171

APRESENTAÇÃO

Foi através do mar que se deu o descobrimento e colonização de nosso país e nos dias atuais é através dele a nossa principal via de comércio. De fato, cerca de 95% de todo o volume do comércio exterior brasileiro são transportados através da via marítima e dos portos brasileiros.

Não é demais dizer, portanto, que o Direito Marítimo e Portuário é essencial e está presente no cotidiano de milhões de pessoas. Mesmo que eventualmente deixemos de perceber, tudo o que consumimos de algum modo atravessou territórios e mares, e em algum momento foi objeto de embarque em um navio e desembarque em algum porto.

A máxima do general romano Pompeu, “*navegar é preciso*”, emprestada e imortalizada pelo ilustre poeta português Fernando Pessoa nunca deixou ou deixará de ser atual, refletindo não apenas a originalidade do direito marítimo, como também a complexidade e autonomia deste que, apesar de compor o ramo do direito privado, ao lado do direito civil, recebe profunda influência do direito público.

É nesse contexto e no intuito de difundir o Direito Marítimo e Portuário em nossa sociedade que a Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ tem a honra de lançar a 2ª edição da presente Cartilha.

Sem pretender exaurir toda a complexa matéria, este trabalho visa apenas servir como uma ferramenta e contribuição aos profissionais do setor, juristas e demais interessados, com a apresentação de um glossário de termos básicos atinentes ao direito marítimo e portuário, além de um sumário legislativo concernente à matéria em nosso ordenamento jurídico.

A Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB-RJ continuará conduzindo os seus trabalhos com bastante afinco e dedicação, colocando-se à disposição de todos os interessados para qualquer assistência acerca da matéria.

Bons ventos e saudações maritimistas,

Godofredo Mendes Vianna

Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ



GLOSSÁRIO DE TERMOS MARÍTIMOS E PORTUÁRIOS

GLOSSÁRIO

ABALROAÇÃO OU ABALROAMENTO - Choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios. (NORMAM 09/DPC)

AÇÃO DE RESPOSTA - Qualquer ação destinada a avaliar, conter, reduzir, combater ou controlar um incidente de poluição por óleo, incluídas as ações de recuperação da área atingida. (Decreto 8.127/13)

AÇÃO FISCALIZADORA - Atividade destinada a fiscalizar e regular a prestação de serviços portuários e de transporte aquaviário e à exploração da infraestrutura portuária e aquaviária realizada por equipe de fiscalização da ANTAQ, mediante inspeção física. (Resolução ANTAQ nº 3259/2014)

ACIDENTE MARÍTIMO - Acontecimento, ou uma seqüência de acontecimentos, que tenha resultado em qualquer das ocorrências a seguir, diretamente relacionado com as operações de um navio: a morte de uma pessoa, ou ferimentos graves numa pessoa; a perda de uma pessoa de um navio; a perda, suposta perda ou abandono de um navio; um dano material a um navio; o encalhe ou a incapacitação de um navio, ou o envolvimento de um navio numa colisão; um dano material à infra-estrutura marítima estranha a um navio, que possa colocar seriamente em perigo a segurança do navio, de um outro navio ou de uma pessoa; ou danos graves ao meio ambiente, ou a possibilidade de danos graves ao meio ambiente, provocados pelos danos causados a um navio ou a navios. (NORMAM 09/DPC)

ACIDENTE MARÍTIMO MUITO GRAVE - Significa um acidente marítimo envolvendo a perda total do navio ou uma morte, ou danos graves ao meio ambiente. (NORMAM 09/DPC)

AÇÕES SUPLEMENTARES - Conjunto de ações que se seguem à situação emergencial, incluindo ações mitigatórias, ações de rescaldo, o acompanhamento da recuperação da área impactada e gestão de resíduos gerados, entre outras. (Resolução nº 398/08)

ADERNAR - Ato ou efeito de adernamento, ou inclinar uma embarcação para um dos seus bordos.

AFRETADOR - Aquele que tem a disponibilidade da embarcação ou parte dela, mediante o pagamento de taxa de afretamento. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

AFRETAMENTO - Contrato por meio do qual o fretador cede ao afretador, por certo período, direito total ou parcial sobre o emprego da embarcação, mediante taxa de afretamento, podendo transferir ou não a sua posse. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

AFRETAMENTO A CASCO NU - Contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação. (Lei nº 9.432/97 e Resolução ANTAQ nº 1/2015)

AFRETAMENTO POR ESPAÇO - Espécie de afretamento por viagem no qual o afretador, na cabotagem ou no longo curso, afreta apenas parte da embarcação. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

AFRETAMENTO POR TEMPO - Contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado. (Lei nº 9.432/97 e Resolução ANTAQ nº 1/2015)

AFRETAMENTO POR VIAGEM - Contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens. (Lei nº 9.432/97 e Resolução ANTAQ nº 1/2015)

AGENTE - Qualquer pessoa, física ou jurídica, empenhada em nome do armador, do afretador, do operador de um navio ou do proprietário da carga, em prestar serviços aos navios, inclusive em tomar medidas administrativas para o navio que está sendo objeto de uma investigação de segurança marítima. (NORMAM 09/DPC)

AGENTE DA AUTORIDADE MARÍTIMA - Agentes das Capitânicas, Delegacias e Agências do Comando da Marinha. (NORMAM 20/DPC e NORMAM 23/ DPC)

AGENTE DE FISCALIZAÇÃO - Servidor da ANTAQ com competência para exercer a atividade de fiscalização ou outro servidor público designado por força de convênio de cooperação técnica e administrativa celebrado entre a ANTAQ e órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. (Resolução ANTAQ Nº 3259/2014)

AGENTE MARÍTIMO - Pessoa jurídica que age como mandatária do armador do navio em determinado porto, providenciando os registros e proveitos necessários para as operações da embarcação durante sua escala no porto.

ÁGUA ABERTA - Ocorrência de abertura nas obras vivas que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, ou a descarga de líquidos dos tanques, por rombo no chapeamento, falhas no calafeto, ou nas costuras, por válvulas de fundo abertas ou mal vedadas, por defeitos nos engaxetamentos dos eixos, ou qualquer falha ou avaria que comprometa a estanqueidade da embarcação. (NORMAM 09/DPC)

ÁGUA DE LASTRO - É a água com suas partículas suspensas levada a bordo de uma embarcação nos seus tanques de lastro, para o controle do trim, banda, calado, estabilidade ou tensões da embarcação. (NORMAM 20/DPC)

ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (AJB) - Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não-vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer. (NORMAM 20/DPC e NORMAM 23/ DPC)

ÁGUAS MARÍTIMAS - Todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores. (Decreto 8.127/13)

ALFÂNDEGA - Repartição federal instalada nos portos de entrada no país, onde se depositam mercadorias importadas e se examinam as bagagens de passageiros que estão em trânsito para o exterior ou chegam ao país.

ALIJAMENTO - Todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional. (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02)

ALIJAMENTO - É o ato deliberado de lançar n'água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens. (NORMAM 09/DPC)

ALTERAÇÃO DA ROTA – Desvio da derrota inicialmente programada e para a qual o navio estava aprestado, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos. (NORMAM 09/DPC)

ALTO-MAR - O alto-mar como definido no Artigo 86 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar. (Resolução ANTAQ nº. 3.290/2014)

AMADOR - Todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional. (Lei 9.537/97)

APURAÇÃO DE OFÍCIO - Atividade destinada a fiscalizar e regular a prestação de serviços portuários e de transporte aquaviário e à exploração da infraestrutura portuária e aquaviária realizada por Agente de Fiscalização da ANTAQ sem prévia Ação Fiscalizadora. (Resolução ANTAQ nº 3259/2014)

AQUAVIÁRIO - Todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional. (Lei 9.537/97)

ÁREA DO PORTO ORGANIZADO - Área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado. (Lei 12.815/13)

ÁREAS ECOLÓGICAMENTE SENSÍVEIS - Regiões das águas marítimas ou interiores, definidas por ato do Poder Público, onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a proteção e a preservação do meio ambiente, com relação à passagem de navios. (Lei 9.966/00; Decreto 4.136/02; NORMAM20/DPC e Resolução CONAMA nº 398/2008)

ARMADOR - Pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta. (Lei 9.537/97)

ARMADOR BRASILEIRO - Pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial. (Lei nº 9.432/97)

ARMADOR DE PESCA - Pessoa física residente e domiciliada no País, devidamente registrada no Tribunal Marítimo, que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação de pesca para sua exploração comercial. (Lei 11.380/06)

ARMADOR-PROPRIETÁRIO - Figura do proprietário que arma e explora a embarcação que lhe pertence.

ARQUEAÇÃO - Medida do volume interno de uma embarcação. Capacidade de carga, em Toneladas de Arqueação, que uma embarcação pode transportar nos seus porões.

ARQUEAÇÃO BRUTA – Parâmetro adimensional determinado de acordo com a Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, 1969, que representa o volume total ocupado por todos os espaços fechados da embarcação. (NORMAM 20/DPC e NORMAM 23/DPC)

ARQUEAÇÃO LÍQUIDA - Parâmetro adimensional que representa o volume total ocupado por todos os espaços da embarcação destinados ao transporte de carga ou de passageiros.

ARRENDAMENTO - Cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado. (Lei 12.815/13 e Resolução ANTAQ nº 3220/2014)

ARRENDAMENTO OU AFRETAMENTO A CASCO NU - Contrato pelo qual o arrendatário ou afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação. (Lei 11.380/06)

ARRENDATÁRIA - Pessoa jurídica que detém a titularidade do contrato de arrendamento. (Resolução ANTAQ nº 3220/2014)

ARRIBADA – Fazer entrar a embarcação num porto ou lugar não previsto para a presente travessia, isto é, que não seja o porto ou local de escala programada ou de destino. (NORMAM 09/DPC)

ASSISTÊNCIA E SALVAMENTO - significa todo o ato ou atividade efetuado para assistir e salvar uma embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. (Lei nº 7.203/84)

ATESTADO DE INSCRIÇÃO TEMPORÁRIA DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA (AIT) - Confirmação do cadastramento da embarcação estrangeira autorizada a operar em águas sob jurisdição nacional, expedido pela Autoridade Marítima (Portaria 40/00)

ATO TENDENTE À PESCA – É aquele em que o infrator esteja munido, equipado ou armado com petrechos de pesca, na área de pesca ou dirigindo-se a ela. (Decreto 6.514/08)

ATRACAÇÃO - Ato ou efeito de atracar, de aproximar ou encostar embarcação ao cais de um porto ou terminal a fim de realizar a operação de carregamento e descarregamento de mercadoria.

AUDITORIA AMBIENTAL – É o instrumento pelo qual se avalia os sistemas de gestão e controle ambiental em porto organizado, instalação portuária, plataforma e suas instalações de apoio e dutos, a ser realizada por órgão ou setor que não esteja sendo objeto da própria auditoria, ou por terceira parte. (Decreto 4.136/02)

AUTO DE INFRAÇÃO - Documento lavrado em formulário próprio, com ou sem prévia Ação Fiscalizadora, por meio do qual o Agente de Fiscalização registra e científica o interessado da prática de infração administrativa, aplicando, quando necessário, Medidas Administrativas Cautelares. (Resolução ANTAQ nº 3259/2014)

AUTO DE INTERDIÇÃO - Documento lavrado pelo Agente de Fiscalização, mediante Ação Fiscalizadora, que registra e científica o interessado da interdição de atividades, operações, áreas, estabelecimentos, instalações, equipamentos e/ou embarcações que oferecem risco ou provocam dano ao serviço portuário, ao patrimônio público, ao meio ambiente, ao trabalhador portuário, ao usuário ou ao mercado portuário e aquaviário. (Resolução ANTAQ nº 3259/2014)

AUTORIDADE DE INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA - Autoridade de um Estado, responsável pela realização de investigações de acordo com este Código. (NORMAM 09/DPC)

AUTORIDADE MARÍTIMA - Autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além de outros cometimentos a ela conferidos por esta Lei. (Lei 9.966/00; Decreto 4.136/02; NORMAM 20/DPC e NORMAM 23/ DPC)

AUTORIDADE PORTUÁRIA - autoridade responsável pela administração do porto organizado, competindo-lhe fiscalizar as operações portuárias e zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente. (Lei 9.966/00; NORMAM 20/DPC; Resolução CONAMA nº. 398/2008 e Decreto 4.136/02)

AUTORIDADE SANITÁRIA - Autoridade que tem diretamente a seu cargo, em sua demarcação territorial, a aplicação das medidas sanitárias apropriadas de acordo com as Leis e Regulamentos vigentes no território nacional e tratados e outros atos internacionais dos quais o Brasil é signatário. (NORMAM 20/DPC)

AUTORIZAÇÃO - Outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão. (Lei 12.815/13)

AUTORIZAÇÃO - Outorga de direito à construção, exploração e ampliação de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão. (Resolução ANTAQ nº. 3.290/2014)

AUTORIZAÇÃO DE AFRETAMENTO - Ato de caráter precário pelo qual a ANTAQ autoriza a empresa brasileira de navegação a afretar embarcação estrangeira, até a emissão do Certificado de Autorização de Afretamento – CAA. (Resolução ANTAQ nº. 1/2015)

AUTORIZAÇÃO DE OPERAÇÃO (MT) - Autorização emitida pelo órgão competente do Ministério dos Transportes para a Empresa Brasileira de Navegação operar na Navegação de Cabotagem, publicada no DOU. (Portaria 40/00)

AUTUAÇÃO DE OFÍCIO - Lavratura de Auto de Infração sem prévia Ação Fiscalizadora, realizada quando o Agente de Fiscalização constatar a materialidade e autoria da infração. (Resolução ANTAQ nº. 3.259/2014)

AVARIA - Defeito no navio ou nas suas instalações (aparelhos, equipamentos, peças, acessórios e materiais de bordo), que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo. (NORMAM 09/DPC)

AVARIA GROSSA OU COMUM – Avaria resultante de um sacrifício ou despesa extraordinária incorrida de forma intencional e racional para a segurança geral da expedição, no intuito de preservar do perigo maior a propriedade de todas as partes envolvidas na aventura marítima. Ficando caracterizada este tipo de avaria, as despesas serão rateadas proporcionalmente por todos os interessados envolvidos ou beneficiados com o fato.

AVARIA SIMPLES OU PARTICULAR – Referente a todo dano material ou despesa extraordinária causados involuntariamente à carga ou ao navio.

BACIA DE EVOLUÇÃO - Área geográfica imediatamente próxima ao atracadouro, na qual o navio realiza suas manobras para atracar ou desatracar. (Resolução CONAMA nº 398/2008)

BALANÇO DO NAVIO - É o jogo do navio no sentido de um bordo ao outro, ou seja no sentido transversal da embarcação.

BALDEAÇÃO - Refere-se à transferência de mercadorias de um navio para outro, podendo utilizar ou não embarcações auxiliares.

BALIZAS - 1. Equipamento de navegação. Bóias, marcas e outros equipamentos de sinalização, que servem de referência para a navegação. 2. Componente estrutural do navio. São peças colocadas transversalmente à quilha, formando o esqueleto da embarcação. Elementos estruturais da ossada do navio.

BERÇO OU DOCA - Locais de atracação e de movimentação das cargas as serem embarcadas e descarregadas.

BLOCO - atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos. (Lei 12.815/13)

BLOQUEIO - Procedimento, com validade temporal limitada, pelo qual uma empresa brasileira de navegação oferece uma embarcação de bandeira brasileira para realizar determinado tipo de navegação marítima, conforme requisitos previamente especificados, em atendimento a uma circularização. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

BLOQUEIO FIRME - Procedimento de bloqueio reconhecido como válido pela ANTAQ para o atendimento da circularização, comunicando formalmente às partes envolvidas e informando as razões da decisão. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

BLOQUEIO PARCIAL - Quando o bloqueio se faz com parte da capacidade em tonelagem requerida, ou por parte do tempo requerido, diante da indisponibilidade de embarcações brasileiras para o bloqueio completo. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

BORDOS - São as duas partes simétricas em que o casco é dividido pelo plano diametral. Boreste é a parte à direita e bombordo é a parte à esquerda, na posição em que o observador esteja olhando para a proa.

BORDA - Limite superior do costado que termina na altura do convés.

BIMCO (Baltic Maritime Council) - Associação de armadores, agentes, Brokers, clubes de P&I e operadores que atuam no ramo do transporte marítimo internacional, a qual oferece suporte às questões comerciais, modelos de contratos padronizados e informações sobre o mercado, assumindo um papel importante na estruturação e enquadramento jurídico do transporte marítimo.

BUSCA E SALVAMENTO - significa todo ato ou atividade efetuados para prestar auxílio à vida humana em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. (Lei nº 7.273)

CABEÇO - Coluna de ferro de altura reduzida encravada à beira do cais ou junto à borda de uma embarcação para nela se amarrar as cordas que mantêm o navio atracado ao cais.

CABOTAGEM - Navegação doméstica (pela costa do país). Grande cabotagem, ou cabotagem internacional, estende o conceito aos países adjacentes, na mesma costa ou ilhas próximas.

CAIS - Plataforma em parte da margem de um rio ou porto de mar ao qual atracam os navios e onde se faz o embarque ou desembarque de pessoas e/ou mercadorias.

CALADO - É a distância vertical entre a parte mais baixa do navio (normalmente a quilha) e a linha d'água. Indica a profundidade em que o navio está submerso na água.

CANAL - Ou canal de acesso, é a via que permite o tráfego das embarcações desde a barra (local que demarca a entrada do porto) até as instalações portuárias.

CAPITÃO OU COMANDANTE – Aquele que exerce o comando de um navio, sendo responsável pela embarcação, carga, tripulantes e todos os indivíduos a bordo.

CAPATAZIA - Atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário. (Lei 12.815/13)

CAPITANIA DOS PORTOS - Órgão subordinado à Diretoria de Portos e Costas, do Ministério da Marinha do Brasil, competindo-lhe a regulamentação e investigação de assuntos referentes à navegação, pesca, praias, entre outras, com base no Regulamento do Tráfego Marítimo e nas convenções internacionais firmadas pelo país.

CARGA DESTINADA OU PROVENIENTE DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO - Carga movimentada de ou para embarcação em operação na instalação portuária. (Resolução ANTAQ nº 3290/2014)

CARGA DE PROJETO - Carga pesada ou volumosa dotada de características próprias de transporte, por vezes exigindo estudos de estivação e peaço específicos a cada transporte. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

CARGA PRESCRITA - Carga obrigatoriamente transportada em navios de bandeira brasileira, respeitado o princípio da reciprocidade, incluindo o transporte de mercadorias importadas por qualquer órgão ou entidade da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta, inclusive empresas públicas e sociedades de economia mista, bem como as importadas com quaisquer favores governamentais e, ainda, as adquiridas com financiamento total ou parcial, de estabelecimento oficial de crédito, assim também com financiamentos externos concedidos a órgãos da administração pública federal, direta ou indireta, podendo ser estendida às mercadorias cujo transporte esteja regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos pelas autoridades brasileiras obedecidas as condições nele fixadas. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

CARGA RESERVADA – Cargas de importação brasileira, nos termos do Decreto-Lei 666, de 2 de julho de 1969, oriundas de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira. (Portaria 444/99)

CARTA NÁUTICA - Documentos cartográfico que resulta de levantamentos de áreas oceânicas, mares, baías, rios, canais, lagos, lagoas, ou qualquer outra massa d'água navegável, representando graficamente as principais características de determinado local, contendo o desenho do perfil da costa e seus acidentes, servindo como instrumento à navegação.

CARTAS DE SENSIBILIDADE AMBIENTAL AO ÓLEO - Cartas destinadas à caracterização das áreas adjacentes às águas sob jurisdição nacional, por meio de documentos cartográficos, para planejamento e condução das ações de resposta a incidentes de poluição por óleo. (Decreto 8.127/13)

CASCO - É o corpo do navio sem mastros, guindastes, aparelhos acessórios ou quaisquer outros equipamentos. Elemento básico da embarcação, o casco lhe permite flutuar, contrapondo ao peso a sua flutuação, possibilitando assim a sua navegação e manobrabilidade. A parte imersa do casco recebe o nome de obras vivas ou carena, e a parte emersa é chamada de obras mortas.

CENÁRIO ACIDENTAL - Conjunto de situações e circunstâncias específicas de um incidente de poluição por óleo. (Resolução CONAMA nº 398/2008)

CENTRAL DE RASTREAMENTO DE EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS - Unidade central pertencente à estrutura do PREPS, localizada e coordenada no âmbito da Marinha do Brasil, dotada de sistema central informatizado de rastreamento, destinada a receber, de forma automática, as informações geográficas de localização, bem como outras consideradas obrigatórias, quando aplicável, enviadas por empresas prestadoras de serviço de rastreamento. (Instrução Normativa SEAP/MMA/MD nº 02/2006)

CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE AFRETAMENTO (CAA) – Documento emitido pelo DMM, que comprova o afretamento da embarcação. (Portaria 444/99)

CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE AFRETAMENTO COM EFICÁCIA DE DATA FUTURA - CAA assinado antecipadamente pela ANTAQ, tornando-se válido a partir da data de recebimento da embarcação. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE AFRETAMENTO (CAA) - Autorização de afretamento de uma embarcação estrangeira por uma Empresa Brasileira de Navegação, concedida pelo órgão competente do Ministério dos Transportes – MT. (Portaria 40/00)

CERTIFICADO DE ISENÇÃO – Certificado emitido pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), mediante solicitação prévia feita pelo armador ou responsável pela embarcação, de forma fundamentada, para isentar aquelas embarcações que não necessitam cumprir as diretrizes estabelecidas nesta NORMAM. (NORMAM 20/DPC)

CERTIFICADO DE LIBERAÇÃO DE CARGA (CLC) – Documento emitido pelo DMM, que comprova a liberação de carga. (Portaria 444/99)

CERTIFICADO DE LIBERAÇÃO DE CARGA PRESCRITA (CLCP) - Documento emitido pela ANTAQ que formaliza a liberação do transporte de carga prescrita em embarcação estrangeira operada por empresa de navegação estrangeira. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

CERTIFICADO DE LIBERAÇÃO DE EMBARCAÇÃO (CLE) - Documento emitido pela ANTAQ que formaliza a liberação de embarcação estrangeira afretada por empresa brasileira de navegação de longo curso, prestando serviço regular para o transporte de carga prescrita; circularização: procedimento de consulta formulada por empresa brasileira de navegação a outras empresas brasileiras de navegação sobre a disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para obtenção de autorização da ANTAQ para afretar embarcação estrangeira. (Resolução ANTAQ nº 1/2015)

CERTIFICADO DE LIBERAÇÃO DE EMBARCAÇÃO (CLE) – Documento emitido pelo DMM, que comprova a liberação da embarcação. (Portaria 444/99)

CERTIFICADO INTERNACIONAL – Certificado Internacional de Gerenciamento de Água de Lastro emitido e aprovado pelo Estado de Bandeira da embarcação, conforme as prescrições estabelecidas na Convenção. (NORMAM 20/DPC)

CÓDIGO INTERNACIONAL DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA (ISM) - O Código Internacional de Gerenciamento para a Operação Segura de Navios e para a

Prevenção da Poluição, como adotado pela Organização através da Resolução A.741(18), como emendada. (NORMAM 09/DPC)

CLC/69 - Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil. (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02)

COLEGIADO ESTADUAL - As que, devidamente inscritas no Registro Geral da Pesca, se dediquem exclusiva e permanentemente à captura, transformação ou pesquisa dos seres animais e vegetais que tenham nas águas seu meio natural ou mais frequente de vida. (Decreto 5.300/04)

COLEGIADO MUNICIPAL - Fórum equivalente ao colegiado estadual, no âmbito municipal. (Decreto 5.300/04)

COLISÃO – Choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação ou, ainda, contra pessoa (banhista, mergulhador etc). Assim, haverá colisão se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, bóia, cabo submarino etc. (NORMAM 09/DPC)

COMANDANTE (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo. (Lei 9.537/97)

COMANDO UNIFICADO DE OPERAÇÕES - Forma de atuação que reúne os representantes de diversos órgãos e entidades públicos responsáveis pelas ações de resposta sob coordenação do Coordenador Operacional, para compartilhar de gestão da emergência. (Decreto 8.127/13)

COMPANHIA – O proprietário da embarcação ou qualquer outra organização ou pessoa, tais como o operador ou o afretador de embarcação a casco nu, que assumiu do proprietário a responsabilidade pela operação da embarcação e que, ao assumir tal responsabilidade, concordou em aceitar todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo Código Internacional de Gestão de Segurança. (NORMAM 20/DPC)

COMPANHIA DOCAS- Companhias vinculadas ao Governo Federal por meio do Ministério dos Transportes para gestão dos portos ainda vinculados ao governo.

CONCESSÃO - Cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado. (Lei 12.815/13)

CONFERÊNCIA DE CARGA - Contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações. (Lei 12.815/13)

CONCERTO DE CARGA - Reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem,

marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição. (Lei 12.815/13)

CONSERVAÇÃO - Manutenção rotineira da embarcação que envolva o conjunto de atividades destinadas a mantê-la, e a seus equipamentos, dentro de suas especificações técnicas. (Decreto 2.256/97)

CONTÊINER - Acessório de embalagem, caracterizando-se por ser um contentor, grande caixa ou recipiente metálico no qual uma mercadoria é colocada (estufada ou ovada), e lacrada para transporte em um navio, a ser descarregado e aberto (desovado) no porto ou local de destino.

CONSTRUÇÃO - Execução de projeto de embarcação desde o início das obras até o recebimento do termo de entrega pelo estaleiro. (Decreto 2.256/97)

CONTRATO DE TONELAGEM- É aquele em que o fretador se obriga a transportar determinado volume de carga, em um determinado período, em navios previamente nomeados no contrato.

CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO - É o instrumento pelo qual um transportador se obriga, mediante uma remuneração, a transportar por mar, de um porto para outro, certa quantidade de mercadoria que lhe foi entregue pelo embarcador e a entregá-la a um destinatário.

CONTROLE SOCIETÁRIO - É o poder de imposição de vontade aos atos da sociedade, exercido pela pessoa natural ou jurídica, ou o grupo de pessoas vinculadas por acordo de voto ou sob controle comum. (Portaria nº 50/2015)

CONTROLE SOCIETÁRIO DIRETO - É aquele exercido pela(s) pessoa(s) detentora(s) dos direitos de voto da concessionária ou arrendatária, caracterizado nos termos do inciso I deste artigo. (Portaria nº 50/2015)

CONTROLE SOCIETÁRIO INDIRETO - É aquele exercido por pessoa(s) no ápice da estrutura do grupo societário, que influencie(m) de forma efetiva e substancial a gestão e consecução do objeto social da concessionária ou arrendatária por meio de outras controladas, que exercem controle societário intermediário. (Portaria nº 50/2015)

CONTROLE SOCIETÁRIO INTERMEDIÁRIO - É espécie de controle de influência de natureza indireta que estabelece relação entre os colaboradores indiretos e diretos do agente setorial, exercido pela(s) pessoa(s) que figura(m) como controladora(s) e controlada(s) no nível intermediário da estrutura do grupo societário e que não detém poder de controle direto, caracterizado nos termos do inciso II, e que não exerce o controle indireto no ápice da estrutura do grupo societário, caracterizado nos termos do inciso III deste artigo. (Portaria nº 50/2015)

CONURBAÇÃO - Conjunto urbano formado por uma cidade grande e suas tributárias limítrofes ou agrupamento de cidades vizinhas de igual importância. (Decreto 5.300/04)

CONVERSÃO - Mudanças estruturais e de sistemas, na embarcação, que modifiquem suas características básicas, podendo alterar o seu emprego. (Decreto 2.256/97)

COOPERATIVA DE PESCA BRASILEIRA - Associação autônoma de pessoas que se unem, voluntariamente, segundo as leis brasileiras, para satisfazer aspirações econômicas e sociais que, devidamente inscrita no Registro Geral da Pesca, tem por finalidade o exercício da pesca comercial. (Lei 11.380/06)

CORPO HÍDRICO LÊNTICO - Ambiente que se refere à água parada, com movimento lento ou estagnado. (Resolução CONAMA nº 398/2008)

CORPO HÍDRICO LÓTICO - Ambiente relativo às águas continentais moventes; (Resolução CONAMA nº 398/2008)

CORRETORES DE NAVIOS (BROKERS) - Pessoas jurídicas de direito privado que atuam na intermediação de operações de compra e venda de navios e nas operações de afretamento.

CORRETORES DE CARGA - Pessoa jurídicas de direito privado que intermedia os negócios entre armador/agente marítimo com o embarcador para a reserva de espaço de carga.

COSTADO - Parte do casco do navio acima da linha d'água.

CRUZEIRO DE PESCA - Viagem de embarcação pesqueira engajada diretamente em operações de pesca. A duração do cruzeiro de pesca inicia-se com a partida da embarcação armada, devidamente despachada pela Autoridade Marítima, e se encerra com o seu retorno, condicionado à descarga total do pescado; (Instrução Normativa SEAP/MMA/MD N° 02/2006)

DANO GRAVE AO MEIO AMBIENTE - Um dano ao meio ambiente que, como avaliado pelo Estado, ou Estados, afetados ou pelo Estado da Bandeira, como for adequado, produza um grande efeito danoso ao meio ambiente. (NORMAM 09/DPC)

DANO MATERIAL EM RELAÇÃO A UM ACIDENTE MARÍTIMO – Significa um dano que: Afete de maneira significativa a integridade estrutural, o desempenho ou as características operacionais da infra-estrutura marítima ou de um navio; e exija reparos de vulto ou a substituição de um ou mais componentes importantes; ou a destruição da infra-estrutura marítima ou do navio. (NORMAM 09/DPC)

DEFENSAS - Peças feitas de sola ou de cabo, pneu, estopa, ou outro material, que são amarradas no cais ou na própria embarcação, nos lugares mais salientes do casco, permanentemente ou apenas na atracação, com a finalidade de protegê-los de danos que podem resultar de choque com a borda do cais.

DEFICIÊNCIA DE EQUIPAGEM – Falta ou deficiência quanto à quantidade e à qualificação de tripulantes, em desacordo com as exigências regulamentares, como a do cumprimento do cartão da tripulação de segurança da embarcação. (NORMAM 09/DPC)

DEGRADAÇÃO DO ECOSISTEMA - Alteração na sua diversidade e constituição física, de tal forma que afete a sua funcionalidade ecológica, impeça a sua auto-regeneração, deixe de servir ao desenvolvimento de atividades e usos das

comunidades humanas ou de fornecer os produtos que as sustentam. (Decreto 5.300/04)

DESLASTRO – Descarga de Água de Lastro, utilizada a bordo da embarcação nos tanques/ porões de lastro, para o meio ambiente aquático ou instalações de recebimento. (NORMAM 20/DPC)

DELEGAÇÃO - Transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996. (Lei 12.815/13)

DERIVAR - 1. Diz-se quando a embarcação se desvia da rota previamente estabelecido, por ação da corrente marítima. 2. Ação de navegar ao sabor dos elementos circunstanciais como o vento, as vagas e a correnteza.

DESATRACAÇÃO - Ato inverso a atracação.

DERRAMAMENTO OU DESCARGA - Qualquer forma de liberação de óleo ou mistura oleosa em desacordo com a legislação vigente para o ambiente, incluindo despejo, escape, vazamento e transbordamento em águas sob jurisdição nacional. (Resolução CONAMA nº 398/2008)

DESCARGA - Qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, esvaziamento, lançamento para fora ou bombeamento de substâncias nocivas ou perigosas, em qualquer quantidade, a partir de um navio, porto organizado, instalação portuária, duto, plataforma ou suas instalações de apoio. (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02)

DESPACHO DA EMBARCAÇÃO - Procedimentos de controle de entrada e saída das embarcações nos portos, descritos nas Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras - NORMAM-08/DPC. (Instrução normativa SEAP/MMA/MD nº 02/06)

DESEMBARAÇO - Ato ou efeito de legalmente retirar as cargas ou fazer sair os passageiros de uma embarcação ou qualquer outro veículo. O desembarço aduaneiro define-se como sendo o ato final ao despacho aduaneiro, procedimento pelo qual o órgão federal considera a operação de importação terminada e a partir do qual as mercadorias podem ser liberadas ao importador.

DESPACHANTE - Agente que trata do desembarço das mercadorias junto aos órgãos alfandegários.

DOCAGEM - Ato de colocar o navio em dique-seco para fins de manutenção ou reparação na embarcação.

DOCUMENTO DE CONFORMIDADE (DOC) - Certificado de auditoria do sistema de gerenciamento de segurança da Empresa, emitido por Sociedade Classificadora, autorizada a atuar em nome do governo brasileiro, atestando o atendimento aos requisitos do Código Internacional de Gerenciamento para Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição (Código ISM - International Safety Management) para o transporte de Produtos. (Portaria 40/00)

DRAGA - Equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem. (Lei 12.815/13)

DRAGAGEM - Obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais. (Lei 12.815/13)

DRAGAGEM POR RESULTADO – É a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado. (Lei 12.815/13)

DUNA MÓVEIS - Corpos de areia acumulados naturalmente pelo vento e que, devido à inexistência ou escassez de vegetação, migram continuamente; também conhecidas por dunas livres, dunas ativas ou dunas transgressivas. (Decreto 5.300/04)

DURAÇÃO ACUMULADA - Tempo total contínuo e ininterrupto empregado na construção da embarcação. (Resolução nº 1/15)

DUTO - Conjunto de tubulações e acessórios utilizados para o transporte de óleo entre duas ou mais instalações. (Resolução nº 398/08)

DUTOS – Instalações, associadas ou não à plataforma ou instalação portuária, destinadas à movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas. (Decreto 4.136/02)

ECOBATÍMETRO - Aparelho utilizado para a medição de profundidade.

EIR – Equipment Interchange Receipt. Recibo de troca de equipamento. Documento que confirma a entrega do container vazio no terminal designado pelo armador. Neste documento devem-se anotar as condições em que o equipamento foi devolvido (avarias, sujeiras, etc.).

EMBALAGEM - Elemento ou conjunto de elementos destinados a envolver, conter e proteger produtos durante sua movimentação, transporte, armazenagem, comercialização e consumo.

EMBARCAÇÃO - Qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas. (Lei 9.537/97 e NORMAM – 23/ DPC)

EMBARCAÇÃO BRASILEIRA - a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira. (Lei nº 9.432/97)

EMBARCAÇÃO DE BANDEIRA BRASILEIRA - A que tem o direito de arvorar bandeira brasileira, conforme a legislação em vigor. (Resolução nº 1/15)

EMBARCAÇÃO DE PESCA - É aquela que, devidamente autorizada, se dedica, exclusivamente, à captura, ao processamento ou ao beneficiamento do pescado, com finalidade comercial. (Lei 11.380/06)

EMBARCAÇÃO DE TIPO SEMELHANTE - Aquela na qual é possível o transporte do mesmo perfil de carga, com acondicionamentos e características equivalentes à embarcação do afretador ou por ele encomendada a estaleiro brasileiro, conforme análise técnica da ANTAQ. (Resolução ANTAQ nº 1/15)

EMBARCAÇÃO EM CONSTRUÇÃO - Aquela em construção no País, com contrato de construção em eficácia, cuja execução esteja programada em cronograma físico e financeiro integrante do contrato, com início dado pelo primeiro evento financeiro, desde que atendidas às seguintes condições: construção iniciada com o cumprimento de 10% (dez por cento) do cronograma físico e financeiro, vinculados à aplicação dos recursos financeiros na produção da embarcação, tais como o corte das chapas e a construção de blocos; ao final do segundo ano com no mínimo 40% (quarenta por cento) da produção da embarcação edificada, ressalvado motivo de força maior reconhecido pela ANTAQ; não existência de atraso acumulado, ressalvado motivo de força maior reconhecido pela ANTAQ, com uma variação superior a 20% (vinte por cento) do cronograma físico e financeiro, verificado por meio do envio trimestral à ANTAQ de relatório firmado pelo representante legal informando a evolução da construção, bem como o andamento da execução financeira. (Resolução ANTAQ nº 1/15)

EMBARCAÇÃO MIÚDA – Para aplicação dessa NORMAM são consideradas embarcações miúdas aquelas: com comprimento inferior ou igual a cinco metros; com comprimento superior a cinco metros que apresentem as seguintes características: convés aberto, convés fechado mas sem cabine habitável e sem propulsão mecânica fixa e que, caso utilizem motor de popa, este não exceda 30 HP (cabine habitável é aquela que possui condições de habitabilidade). (NORMAM 23/DPC)

EMBARCAÇÕES - Os veículos destinados ao tráfego marítimo, fluvial ou lacustre, dotados ou não de propulsão própria. (Lei nº 8.374/91)

EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS - As que, devidamente inscritas no Registro Geral da Pesca, se dediquem exclusiva e permanentemente à captura, transformação ou pesquisa dos seres animais e vegetais que tenham nas águas seu meio natural ou mais frequente de vida. (Decreto 4.810/03)

EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO - Pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente. (Lei nº 9.432/97 e Portaria 40/00)

EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO – EBN - Pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto realizar o transporte aquaviário ou operar nas navegações de apoio marítimo ou portuário, autorizada pela ANTAQ. (Resolução nº 1/15)

EMPRESA BRASILEIRA DE PESCA - Pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no Brasil, devidamente inscrita no Registro Geral da Pesca, que tenha por objeto a pesca comercial. (Lei 11.380/06)

EMPRESA DE DRAGAGEM - Pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação. (Lei 12.815/13)

ENCALHE – Contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação. (NORMAM 09/DPC)

EQUIPAMENTO DE RASTREAMENTO - Equipamento formado por um conjunto de componentes, incluindo antena de transmissão e recepção do Sistema de Posicionamento Global-GPS, que opera por intermédio de satélites e, independentemente de marca ou modelo, emite sinais que permitem o acompanhamento do deslocamento de embarcações pesqueiras, enviando as informações previstas nos Anexos I e II, nas condições exigidas por esta Instrução Normativa. (Instrução normativa SEAP/MMA/MD N° 02/06)

ESCALA - Diz-se da parada temporária de um navio durante uma viagem, a fim de efetuar embarque ou desembarque de passageiros ou operações diversas.

ESPÉCIMES DA FAUNA SILVESTRE - São todos aqueles pertencentes às espécies nativas, migratórias e quaisquer outras, aquáticas ou terrestres, que tenham todo ou parte de seu ciclo de vida ocorrendo dentro dos limites do território brasileiro, ou águas jurisdicionais brasileiras. (Lei 9.605/98)

ESTAÇÃO DE TRANSBORDO PRIVADO - Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem. (Lei 12.815/13)

ESTAÇÃO DE TRANSBORDO DE CARGA - ETC: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem; (Resolução nº 3.290/14)

ESTADO COSTEIRO - Um Estado em cujo território, inclusive no seu mar territorial, ocorre um acidente marítimo, ou um incidente marítimo. (NORMAM 09/DPC)

ESTADO DE BANDEIRA - Estado cuja bandeira um navio está autorizado a arvorar. (NORMAM 09/DPC)

ESTADO DE BANDEIRA - Estado cuja bandeira um navio está autorizado a arvorar. (NORMAM- 09/DPC)

ESTADO SUBSTANCIALMENTE INTERESSADO - Significa um Estado: que seja o Estado da Bandeira de um navio envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo; que seja o Estado Costeiro envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo; cujo meio ambiente tenha sido danificado gravemente, ou de maneira significativa, por um acidente marítimo (inclusive o meio ambiente de suas águas e de seus territórios reconhecidos de acordo com o direito internacional); em que as consequências de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, causado ou ameaçado, danifique gravemente aquele Estado ou ilhas artificiais, instalações ou estruturas sobre as quais tenha o direito de exercer jurisdição; que, em

decorrência de um acidente marítimo, cidadãos daquele Estado tenham perdido suas vidas ou sofrido ferimentos graves; possua à sua disposição informações importantes que o Estado, ou os Estados, que estão investigando a segurança marítima considerem úteis para a investigação; que por alguma outra razão crie um interesse que seja considerado significativo pelo Estado, ou Estados, que estão investigando a segurança marítima. (NORMAM- 09/DPC)

ESTADO(S) INVESTIGADOR(ES) DA SEGURANÇA MARÍTIMA - Estado da Bandeira ou, quando for pertinente, o Estado, ou os Estados, que assumem a responsabilidade pela realização da investigação de segurança marítima, como acordado mutuamente de acordo com o CIA. (NORMAM- 09/DPC)

ESTALEIRO - Instalação que realiza reparo naval, com ou sem docagem, ou construa navios e plataformas e que realize qualquer atividade de manuseio de óleo. (Resolução CONAMA nº 398/08)

ESTIVA - Atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peaço e despeço, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo. (Lei 12.815/13)

ETA (Estimated Time of Arrival) - Expressão utilizada na indústria transportadora, que significa Hora Estimada de Chegada.

ETS OU ETD (Estimated Time of Sailing / Departure) - Expressão utilizada na indústria transportadora, que significa Hora Estimada de Saída.

EXPLOSÃO – Combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade. (NORMAM 09/DPC)

FAINA - Designa um tipo específico de movimentação de carga ou atividade no navio.

FATOR CAUSAL - Ações, omissões, acontecimentos ou condições sem as quais: o acidente marítimo, ou o incidente marítimo, não teria ocorrido; as consequências adversas relacionadas com o acidente marítimo, ou com o incidente marítimo, provavelmente não teriam ocorrido, ou não teriam sido tão graves; uma outra ação, omissão, acontecimento ou condição relacionada com um resultado ou com uma consequência mencionada em .1, ou em .2, provavelmente não teria ocorrido. (NORMAM 09/DPC)

FAVORES GOVERNAMENTAIS – São os benefícios de ordem fiscal, cambial ou financeira concedidos pelo Governo Federal. (Decreto-Lei 666/69)

FERIMENTO GRAVE - Significa um ferimento que seja sofrido por uma pessoa, resultando numa incapacitação em que a pessoa fique incapaz de trabalhar normalmente por mais de 72 horas, a partir de sete dias após a data em que foi sofrido o ferimento. (NORMAM 09/DPC)

FLUXO DE CAIXA MARGINAL - Fluxo de caixa projetado em razão do evento que ensejou a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato do

arrendamento, considerando os fluxos dos dispêndios e receitas marginais. (Resolução ANTAQ nº 3220/14)

FRETADOR - Aquele que disponibiliza, total ou parcialmente, a embarcação para afretamento. (Resolução ANTAQ nº 1/15)

FRETAMENTO - Contrato segundo o qual o fretador cede a embarcação a um terceiro (afretador). Poderá ser a casco nú, por viagem por tempo ou visando a uma partida de mercadoria envolvendo vários navios.

FRETE - Mercadoria invisível do intercâmbio comercial, produzida por embarcação. (Resolução ANTAQ nº 1/15)

FRETE AQUAVIÁRIO INTERNACIONAL - Mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação. (Lei nº 9.432/97)

FROTA PESQUEIRA - Embarcação ou conjunto de embarcações que atuam na mesma modalidade de pesca, sobre as mesmas espécies-alvo, e na mesma região, independentemente do tamanho da embarcação. (Instrução normativa SEAP/MMA/MD Nº 02/06)

FUNDEAR - 1. Ancorar, manobra de lançar uma âncora ao fundo, para com ela manter o navio seguro por meio de sua amarra. 2. Ancorar na baía de um porto, aguardando atracação.

GESTÃO COMERCIAL – É a administração dos fatos relativos ao angariamento de carga, à negociação do contrato de transporte e de locação/sublocação da embarcação/navio, e ao adimplemento das obrigações comerciais assumidas quer na esfera pública quer na esfera privada.

GESTÃO NÁUTICA - Dotar o navio com comando, tripulação adequada, combustível, provisões e todas as demais provisões necessárias para que o navio se lance ao mar.

GESTÃO OU GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO - Compreende os processos mecânicos, físicos, químicos e biológicos, sejam individualmente ou em combinação, para remover, tornar inofensiva ou evitar a captação ou descarga de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos encontrados na Água de Lastro e Sedimentos nela contidos. (NORMAM 20/DPC)

GRANEL - Carga não embalada, quase sempre homogênea, carregada diretamente nos porões dos navios. Pode ser líquido ou sólido.

GUINDASTE - Equipamento utilizado para a elevação e a movimentação de cargas e materiais pesados.

HABILITAÇÃO AO TRÁFEGO INTERNACIONAL - Documento expedido pela Superintendência de Portos - SPO da ANTAQ destinado a habilitar ao tráfego aquaviário internacional as instalações de TUP, ETC, IP4 e IPTur. (Resolução ANTAQ nº. 3.290/14)

HORA ÚTIL DE CIRCULARIZAÇÃO - A compreendida entre 9 (nove) horas e 17 (dezessete) horas, de segunda-feira a sexta-feira, excetuados os dias em que não haja expediente na área técnica da ANTAQ responsável pela autorização de afretamento. (Resolução ANTAQ nº 1/15)

IMEDIATO - Oficial cuja função vem imediatamente abaixo a do comandante de um navio, cabendo-lhe assumir o comando da embarcação em caso de incapacidade, de impedimento ou morte do capitão. Na marinha mercante, o imediato está integrado e é responsável pela superintendência direta da seção de convés

IMO (International Maritime Organization ou Organização Marítima Internacional) - Agência especializada da Organização das Nações Unidas - ONU, a qual tem como escopo instituir um sistema de cooperação entre os membros visando à elaboração e unificação de normas para a segurança da navegação e para o comércio marítimo internacional.

IMPROPRIEDADE DA EMBARCAÇÃO PARA O SERVIÇO OU LOCAL EM QUE É UTILIZADA – Utilização da embarcação em desacordo com sua destinação, área de navegação ou atividade estabelecidas em seu Título de Inscrição. (NORMAM 09/DPC)

INCÊNDIO – Destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável ou explosivo. (NORMAM 09/DPC)

INCIDENTE - Qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana. (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02)

INCIDENTE DE POLUIÇÃO POR ÓLEO - Ocorrência que resulte ou possa resultar em descarga de óleo, inclusive aquelas de responsabilidade indeterminada, em águas sob jurisdição nacional e que represente ou possa representar ameaça à saúde humana, ao meio ambiente, ou a interesses correlatos de um ou mais Estados, e que exija ação de emergência ou outra resposta imediata. (Decreto 8.127/13)

INCIDENTE DE POLUIÇÃO POR ÓLEO - Qualquer derramamento de óleo ou mistura oleosa em desacordo com a legislação vigente, decorrente de fato ou ação acidental ou intencional. (Resolução CONAMA nº 398/08)

INCIDENTE MARÍTIMO - Acontecimento, ou sequência de acontecimentos, que não um acidente marítimo, que tenha ocorrido diretamente em relação à operação de um navio e que tenha colocado em perigo ou, que se não for corrigido, pode colocar em perigo a segurança do navio, dos seus ocupantes, de qualquer pessoa ou o meio ambiente. Um incidente marítimo não inclui, entretanto, um ato ou uma omissão deliberada com a intenção de causar danos à segurança de um navio, de uma pessoa ou ao meio ambiente. (NORMAM- 09/DPC)

INCOTERMS (International Commercial Terms) - Termos Comerciais Internacionais. Palavras e siglas utilizadas no Comércio Internacional.

INCRUSTAÇÕES – Crescimento e expansão indesejada de organismos aquáticos que se fixam nas obras-vivas das embarcações. (NORMAM – 23/ DPC)

INFRA- ESTRUTURA – Viária adequada a que torna mínimo o custo total do transporte, entendido como a soma dos custos de investimentos, de manutenção e de operação dos sistemas. (Lei 10.233/01)

INFRAÇÃO - Toda ação ou omissão que viole dispositivos legais, regulamentares ou contratuais em matéria de competência da ANTAQ ou outros instrumentos internacionais ratificados pelo Brasil relativos à prestação de serviços de transportes aquaviários e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária. (Resolução ANTAQ nº 3.259/14)

INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA AMBIENTAL - Toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente. (Lei 9.605/98)

INFRAÇÕES ADMINISTRATIVAS DE MENOR LESIVIDADE AO MEIO AMBIENTE - Aquelas em que a multa máxima cominada não ultrapasse o valor de R\$ 1.000,00 (mil reais), ou que, no caso de multa por unidade de medida, a multa aplicável não exceda o valor referido. (Decreto 6.514/08)

INSCRIÇÃO DA EMBARCAÇÃO - Cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição. (Lei 9.537/97)

INSPEÇÃO NAVAL - Atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio. (Lei 9.537/97; NORMAM 20/DPC e NORMAM 23/DPC)

INSTALAÇÃO - Estrutura, conjunto de estrutura ou equipamentos de apoio explorados por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, tais como exploração, perfuração, produção, estocagem, manuseio, transferência e procedimento ou movimentação. (Decreto 8.127/13)

INSTALAÇÃO - Portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, plataformas, as respectivas instalações de apoio, bem como sondas terrestres, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares. (Resolução CONAMA nº 398/08)

INSTALAÇÃO DE APOIO - Instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas. (Lei 9.537/97)

INSTALAÇÃO DE APOIO – Quaisquer instalações ou equipamentos de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação

de cargas a granel, tais como dutos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras. (Decreto 4.136/02 e Resolução CONAMA nº 398/08)

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA - Instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. (Lei 12.815/13 e Resolução ANTAQ nº 3.290/14)

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO - Instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo. (Lei 12.815/13)

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO - IPTur: instalação portuária explorada mediante autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo, podendo ser classificada em: IPTur Plena, que realiza embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens diretamente em embarcações de turismo; IPTur de Trânsito, que realiza apenas trânsito de passageiros e tripulantes diretamente em embarcações de turismo; e IPTur de Apoio, que realiza embarque, desembarque e trânsito de passageiros e tripulantes diretamente em embarcações de transporte com destino ou origem em embarcação de turismo fundeada ao largo da instalação portuária. (Resolução ANTAQ nº 3.290/14)

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA OU TERMINAL - Instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. (Lei 9.966/00; Resolução CONAMA nº 398/08 e Decreto 4.136/02)

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA PÚBLICA DE PEQUENO PORTE - Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior. (Lei 12.815/13 e Resolução ANTAQ nº 3.290/14)

INSTALAÇÃO RUDIMENTAR - Aquela que sirva de ponto de atracação para embarque e desembarque de passageiros e cargas essenciais à dinâmica social e econômica local. (Resolução nº 3.290/14)

INSTALAÇÕES DE APOIO - Quaisquer instalações ou equipamentos de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação de cargas a granel, tais como dutos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras. (Lei 9.966/00 e Resolução CONAMA nº 398/08)

INSTRUMENTOS CONTRATUAIS SOB REGULAÇÃO DA ANTAQ - Contratos de concessão, contratos de arrendamento operacional ou não operacional, contratos de uso temporário, contratos de cessão de uso onerosa e não onerosa, passagem, contratos de autorização de uso, convênios de delegação, termos de autorização e contratos de adesão de Terminal de Uso Privado, Estação de Transbordo de Carga, Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte e Instalação Portuária de Turismo, contratos de afretamento, termos de autorização de empresa brasileira de navegação

e instrumentos internacionais ratificados pelo Brasil, entre outros. (Resolução ANTAQ nº 3259/14)

INTEMPERIZAÇÃO - Alteração, por processos naturais, das propriedades físico-químicas do óleo derramado exposto à ação do tempo. (Resolução CONAMA nº 398/08)

INTERESSADO - Pessoa que pretende ingressar no contrato de concessão ou arrendamento como seu novo titular ou como novo controlador do seu titular. (Portaria nº 50/15)

INTRODUÇÃO DE ESPÉCIME ANIMAL NO PAÍS – É o ato de ingresso nas fronteiras nacionais, a guarda e manutenção continuada a qualquer tempo. (Decreto 6.514/08)

INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA - Uma investigação, ou um inquérito, (como for denominado por um Estado) de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, realizado com o propósito de impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos no futuro. A investigação abrange a coleta e a análise de provas, a identificação dos fatores causais e a elaboração das recomendações de segurança que forem necessárias. (NORMAM 09/DPC)

ISPS Code - O Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code, sigla em inglês), é uma norma internacional de segurança para controle e monitoramento de acessos. As medidas foram adotadas depois dos atentados de 11 de Setembro em Nova York. Por solicitação dos Estados Unidos, os portos do mundo todo tiveram que adotar medidas especiais de segurança mais rígidas.

LANCE DE PESCA - Largada do(s) aparelho(s) de pesca no meio aquático, com a finalidade de captura de pescado. (Instrução Normativa SEAP/MMA/MD N° 02/2006)

LASTRO - Qualquer corpo pesado posto no fundo ou no porão da embarcação para aumentar-lhe a estabilidade. O lastro pode ser de água, areia, cascalho ou ferro.

LASTRO LIMPO - Água de lastro contida em um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a limpeza em nível tal que, se esse lastro fosse descarregado pelo navio parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não produziria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente, nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente. (Lei 9.966/00)

LAYDAY OU LAYTIME - Tempo de atracação. Estadia do navio no porto, que significa o período previsto para se realizar a operação (atracar, carregar e zarpar)

LIBERAÇÃO DE CARGA - Mecanismo através do qual o DMM torna a embarcação estrangeira, operada por empresa brasileira de navegação, na navegação de longo curso. (Portaria 444/99)

LINGADA - Amarrado de mercadorias correspondentes à porção a ser içada por guindaste ou pau-de-carga.

LINHAS DE BASE - São aquelas estabelecidas de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a partir das quais se mede a largura do mar territorial. (Decreto 5.300/04)

LIXO - Todo tipo de sobra de víveres e resíduos resultantes de faxinas e trabalhos rotineiros nos navios, portos organizados, instalações portuárias, plataformas e suas instalações de apoio. (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02)

LOGÍSTICA - É o processo de planejar, executar e controlar eficientemente, a custo correto, o transporte, movimentação e armazenagem de produtos dentro e fora das empresas, garantindo a integridade e os prazos de entrega dos produtos aos usuários e clientes.

LONGO CURSO - Diz-se da navegação a grande distância, normalmente intercontinental.

LOTAÇÃO - Quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar. (Lei 9.537/97)

MANIFESTO de CARGA - Bill of lading - Documento legal que informa o tipo de carga e seu proprietário; documento negociável para receber a carga; evidencia o contrato entre o embarcador e o armador.

MÁ ESTIVAÇÃO DA CARGA – Má peação, colocação em local inadequado ou a má arrumação no porão, no convés ou mesmo no interior do container, quer no granel, quer na carga geral, sem observar, ainda, a adequabilidade da embalagem, pondo em risco a estabilidade do navio, a integridade da própria carga e das pessoas de bordo. (NORMAM 09/DPC)

MACRODIAGNÓSTICO DA ZONA COSTEIRA - Reúne informações, em escala nacional, sobre as características físico-naturais e socioeconômicas da zona costeira, com a finalidade de orientar ações de preservação, conservação, regulamentação e fiscalização dos patrimônios naturais e culturais. (Decreto 5.300/04)

MANUAL DO PNC - Documento técnico que contém, de forma detalhada, procedimentos operacionais, recursos humanos e materiais necessários à execução das ações de resposta em incidente de poluição por óleo de significância nacional. (Decreto 8.127/13)

MANUTENÇÃO OPERACIONAL - Manutenção do sistema que abrange os procedimentos para a recuperação do mesmo em caso de falha do programa computacional ou do equipamento, no nível do operador. O operador é responsável pelo procedimento de reinstalação do programa computacional, manutenção de cópias de segurança, e armazenamento dos dados; (Instrução normativa SEAP/MMA/MD N° 02/06)

MANUTENÇÃO CORRETIVA - Manutenção do programa computacional que implica na correção de falhas, podendo ser emergencial, programada ou preventiva. (Instrução Normativa SEAP/MMA/MD N° 02/06)

MANUTENÇÃO EVOLUTIVA - Manutenção do programa computacional que corresponde à introdução de melhorias de caráter adaptativo ou perfectivo. (Instrução Normativa SEAP/MMA/MD N° 02/06)

MAR TERRITORIAL BRASILEIRO - Compreende uma faixa de doze milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil. (Lei n° 8.617/93 e Resolução CONAMA n° 398/08)

MARÉ - Movimento periódico de elevação e abaixamento do nível das águas do mar, gerado pela atração do sol e da lua.

MARINA - Cais ou doca à beira mar provido de instalações para guarda e manutenção de embarcações de lazer e esporte náutico.

MARINHA MERCANTE - Diz-se da totalidade de navios particulares a serviço do comércio internacional ou de um só país.

MARÍTIMO - Significa qualquer pessoa que estiver empregada ou empenhada em trabalhos, em qualquer condição, a bordo de um navio. (NORMAM 09/DPC)

MARGENS DAS ÁGUAS - As bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia. (Lei 9.537/97)

MARISMA - Terrenos baixos, costeiros, pantanosos, de pouca drenagem, essencialmente alagados por águas salobras e ocupados por plantas halófitas anuais e perenes, bem como por plantas de terras alagadas por água doce. (Decreto 5.300/04)

MARPOL 73/78 - Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil. (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02)

MATERIAL DRAGADO - Material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente. (Lei 12.815/13)

MAU APARELHAMENTO DA EMBARCAÇÃO – A falta ou a impropriedade de aparelhos, equipamentos, peças sobressalentes, acessórios e materiais, quando em desacordo com o projeto aprovado, as exigências da boa técnica marinheira e demais normas e padrões técnicos recomendados. (NORMAM 09/DPC)

MEIA-NAU - É a parte do casco compreendida entre a proa e a popa.

MILHA NÁUTICA - Unidade de distância usada em navegação e que corresponde a um mil, oitocentos e cinquenta e dois metros. (Decreto 5.300/04)

MISTURA OLEOSA - Mistura de água e óleo, em qualquer proporção. (Lei 9.966/00; Resolução CONAMA n° 398/08 e Decreto 4.136/02)

MODAIS - São os tipos de meios de transporte existentes, como por exemplo, o ferroviário, o rodoviário, o hidroviário (incluindo o marítimo e o fluvial), o dutoviário e o aeroviário.

MODERNIZAÇÃO - Alteração de vulto que vise a aprimorar o desempenho da embarcação, de equipamentos e sistemas, sem modificar as características básicas de seu emprego. (Decreto 2.256/97)

NAUFRÁGIO – Afundamento total ou parcial da embarcação por perda de flutuabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos devido a adernamento, emborcamento ou alagamento. (NORMAM 09/DPC)

NAVEGAÇÃO DE APOIO MARÍTIMO - A realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos. (Lei nº 9.432/97 e Resolução ANTAQ nº1/15)

NAVEGAÇÃO DE APOIO PORTUÁRIO - A realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias. (Lei nº 9.432/97 e Resolução ANTAQ nº1/15)

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM - A realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores. (Lei nº 9.432/97; Portaria 40/00; Resolução ANTAQ nº 3.290/14 e Resolução ANTAQ nº1/15)

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - Navegação realizada entre portos brasileiros e estrangeiros. (Resolução ANTAQ nº 1/15)

NAVEGAÇÃO EM MAR ABERTO - A realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas. (Lei 9.537/97)

NAVEGAÇÃO INTERIOR - A realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional. (Lei nº 9.432/97 e Resolução ANTAQ nº 3.290/14)

NAVEGAÇÃO INTERIOR - A realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas. (Lei 9.537/97)

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO - A realizada entre portos brasileiros e estrangeiros. (Lei nº 9.432/97)

NAVEGAÇÃO DE TRAVESSIA - É aquela realizada transversalmente aos cursos dos rios e canais; entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas; entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas; entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água. (Lei nº 9.432/97)

NAVIO - Embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes. (Lei 9.966/00; Decreto 4.136/02 e Resolução CONAMA nº 398/08)

NAVIO - Significa uma embarcação de qualquer tipo operando no ambiente aquático, inclusive submersíveis, engenhos flutuantes, plataformas flutuantes, unidades estacionárias de armazenagem e transferência (FSU) e unidades estacionárias de produção, armazenagem e transferência (FPSO). (NORMAM 20/DPC)

NAVIOS MERCANTES - São aqueles pertencentes aos entes privados.

NÓ - 1. Medida de velocidade equivalente a uma milha marítima (1.852 metros) por hora. 2. Entrelaçamento de duas pontas de corda ou cabo, trabalho de marinho, feito à mão e passível de ser desfeito manualmente a qualquer momento, destinado a unir dois cabos entre si, ou um cabo a um objeto, ou ainda, a unir dois chicotes de um mesmo cabo

NÚCLEOS DE RASTREAMENTO DE EMBARCAÇÕES PESQUEIRAS - Unidades descentralizadas de rastreamento de embarcações pesqueiras, pertencentes à estrutura do PREPS, localizadas na SEAP/PR, IBAMA/ MMA e Marinha do Brasil/Ministério da Defesa, vinculadas ao sistema informatizado da Central de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras, tendo como objetivo o exercício das competências institucionais exclusivas dos respectivos órgãos gestores do PREPS. (Instrução Normativa SEAP/MMA/MD N° 02/06)

NVOCC (Non-Vessel-Operating Common Carrier) - Operador de Transporte, não Armador, que emite conhecimento de embarque próprio e que atua como transportador, atendendo normalmente aos embarcadores de pequenos volumes.

OBSERVADOR DE BORDO DA FROTA PESQUEIRA - Profissional não-tripulante, devidamente capacitado por curso específico, em permanente acompanhamento e avaliação, indicado pelo Estado para acompanhar e registrar as operações de embarcações de pesca quando exigido por ato normativo específico, na condição de agente do Estado brasileiro. (Instrução Normativa SEAP/MMA/MD n° 02/06)

OFF-HIRE - É o período em que o navio deixou de estar disponível ao afretador.

ÓLEO - Qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados. (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02 e Resolução CONAMA n° 398/08)

ONDAS DE TEMPESTADE - Ondas do mar de grande amplitude geradas por fenômeno meteorológico. (Decreto 5.300/04)

OPERAÇÃO RACIONAL E SEGURA - A que se caracteriza pela gerência eficiente das vias, dos terminais, dos equipamentos e dos veículos, objetivando tornar mínimos os custos operacionais e, conseqüentemente, os fretes e as tarifas, e garantir a segurança e a confiabilidade do transporte. (Lei 10.233/01)

OPERADOR FERROVIÁRIO INDEPENDENTE – A pessoa jurídica detentora de autorização para transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração da infraestrutura. (Lei 10.233/01)

OPERADOR PORTUÁRIO - Pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias,

destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado. (Lei 12.815/13)

OPRC/90 - Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil. (Lei 9.966/00)

ORGANISMOS AQUÁTICOS EXÓTICOS, NOCIVOS E AGENTES PATOGÊNICOS - São organismos aquáticos ou patogênicos que, se introduzidos no mar, incluindo estuários, ou cursos de água doce, podem prejudicar o meio ambiente, a saúde pública, as propriedades ou recursos, prejudicar a diversidade biológica ou interferir em outros usos legítimos de tais áreas. (NORMAM 20/DPC)

ÓRGÃO AMBIENTAL - Órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, responsável pelo licenciamento ambiental, fiscalização, controle e proteção do meio ambiente, no âmbito de suas competências. (Decreto 5.300/04)

ÓRGÃO AMBIENTAL OU ÓRGÃO DE MEIO AMBIENTE - Órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama), responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências. (Lei 9.966/00)

ÓRGÃO DE AMBIENTAL COMPETENTE – Órgão de proteção e controle ambiental do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, responsável pelo licenciamento ambiental das atividades de um porto organizado, instalação portuária e plataforma e de suas correspondentes instalações de apoio, bem como pela fiscalização dessas unidades quanto às exigências previstas no referido licenciamento, no âmbito de suas competências. (Decreto 4.136/02 e Resolução CONAMA nº 398/08)

ÓRGÃO REGULADOR DA INDÚSTRIA DO PETRÓLEO - Órgão do poder executivo federal, responsável pela regulação, contratação e fiscalização das atividades econômicas da indústria do petróleo, sendo tais atribuições exercidas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02)

ORLA MARÍTIMA - É a faixa contida na zona costeira, de largura variável, compreendendo uma porção marítima e outra terrestre, caracterizada pela interface entre a terra e o mar. (Decreto 5.300/04)

OVA / DESOVA - Ato de carregar e descarregar mercadorias de contêineres.

PALETIZAÇÃO - Processo pelo qual vários volumes (sacos, caixas, tambores, rolos de arame, etc.) são colocados sobre um estrado ou palete, o qual consiste em um acessório de embalagem de madeira, metal, plástico ou outro material, com forma adequada para ser usada por empilhadeira ou guindaste.

PARTE INTERESSADA - Organização, ou uma pessoa, que, como determinado pelo Estado ou pelos Estados que estão realizando uma investigação de segurança marítima, possui interesses significativos, direitos ou expectativas legítimas com relação ao resultado de uma investigação de segurança marítima. (Resolução ANTAQ nº 3.290/14)

PASSAGEIRO - Todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação. (Lei 9.537/97)

PEAÇÃO - Fixação da carga nos porões, conveses da embarcação ou em contêineres, visando evitar sua avaria pelo balanço do mar.

PENAS DE INTERDIÇÃO TEMPORÁRIA DE DIREITO - São a proibição de o condenado contratar com o Poder Público, de receber incentivos fiscais ou quaisquer outros benefícios, bem como de participar de licitações, pelo prazo de cinco anos, no caso de crimes dolosos, e de três anos, no de crimes culposos. (Lei 9.605/98)

PERFIL DE CARGA - Modalidade de carga a ser movimentada na instalação portuária, classificada em granel sólido, granel líquido e gasoso, carga geral e carga containerizada. (Resolução ANTAQ nº 3.290/14)

PESCA - Todo ato tendente a retirar, extrair, coletar, apanhar, apreender ou capturar espécimes dos grupos dos peixes, crustáceos, moluscos e vegetais hidróbios, suscetíveis ou não de aproveitamento econômico, ressalvadas as espécies ameaçadas de extinção, constantes nas listas oficiais da fauna e da flora. (Lei 9.605/98)

PLANO DE AÇÃO FEDERAL DA ZONA COSTEIRA (PAF) - Planejamento de ações estratégicas para a integração de políticas públicas incidentes na zona costeira, buscando responsabilidades compartilhadas de atuação. (Decreto 5.300/04)

PLANO DE ÁREA - Documento ou conjunto de documentos que contenham as informações, medidas e ações referentes a uma área de concentração de portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos ou plataformas e suas respectivas instalações de apoio, que visem integrar os diversos Planos de Emergência Individuais da área para o combate de incidentes de poluição por óleo, bem como facilitar e ampliar a capacidade de resposta deste Plano e orientar as ações necessárias na ocorrência de incidentes de poluição por óleo de origem desconhecida. (Resolução CONAMA nº 398/08)

PLANO DE CONTINGÊNCIA - Conjunto de procedimentos e ações que visam à integração dos diversos planos de emergência setoriais, bem como a definição dos recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas. (Lei 9.966/00)

PLANO DE EMERGÊNCIA - Conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas. (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02)

PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL – PEI - Documento ou conjunto de documentos, que contenha as informações e descreva os procedimentos de resposta da instalação a um incidente de poluição por óleo, em águas sob jurisdição nacional, decorrente de suas atividades. (Resolução CONAMA nº 398/08)

PLANO ESTADUAL DE GERENCIAMENTO COSTEIRO (PEGC) - Implementa a Política Estadual de Gerenciamento Costeiro, define responsabilidades e procedimentos institucionais para a sua execução, tendo como base o PNGC. (Decreto 5.300/04)

PLANO MUNICIPAL DE GERENCIAMENTO COSTEIRO (PMGC) - Implementa a Política Municipal de Gerenciamento Costeiro, define responsabilidades e procedimentos institucionais para a sua execução, tendo como base o PNGC e o PEGC, devendo observar, ainda, os demais planos de uso e ocupação territorial ou outros instrumentos de planejamento municipal. (Decreto 5.300/04)

PLANO NACIONAL DE AGENCIAMENTO COSTEIRO (PNGC) - Conjunto de diretrizes gerais aplicáveis nas diferentes esferas de governo e escalas de atuação, orientando a implementação de políticas, planos e programas voltados ao desenvolvimento sustentável da zona costeira (Decreto 5.300/04)

PLATAFORMA - Instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo. (Lei 9.537/97). Instalação ou estrutura, fixa ou móvel, localizada em águas sob jurisdição nacional, destinada a atividade direta ou indiretamente relacionada com a pesquisa e a lavra de recursos minerais oriundos do leito das águas interiores ou de seu subsolo ou do mar, da plataforma continental ou de seu subsolo. (Decreto 4.136/02 e Resolução CONAMA nº 398/08)

PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA - Compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. (Lei nº 8.617/93 e Instrução Normativa nº SEAP/MMA/MD Nº 02/06)

PLATAFORMA DESABITADA - Plataforma operada automaticamente, com embarque eventual de pessoas. (Resolução CONAMA nº 398/08)

POLUIÇÃO – Degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente prejudiquem a saúde, a segurança e o bem estar da população, criem condições adversas às atividades sociais e econômicas, afetem desfavoravelmente a biota, afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente e lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos. (NORMAM 20/DPC)

POLUIDOR - Pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por incidente de poluição por óleo. (Decreto 8.127/13)

POPA - Parte posterior do navio.

PORTAINER - Guindaste de grande porte especialmente desenhado para carregar e descarregar contêineres em navios.

PORTO - Lugar abrigado contra os ventos e contra as ondas, com instalações suficientes para apoiar a navegação e realizar operações de carga, descarga e armazenagem de mercadorias, além de embarque e desembarque de passageiros.

PORTO ORGANIZADO - Porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária (Lei 9.966/00; Resolução CONAMA nº 398/08 e Decreto 4.136/02). Bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária. (Lei 12.815/13)

PORTO SECO - Terminal alfandegário que tem a função de facilitar o despacho aduaneiro de importação e exportação longe do litoral.

PORTO TURÍSTICO INTERNACIONAL - Aquele designado mediante critérios de interesse turístico e onde ocorra a primeira ou a última escala de embarcações comerciais de turismo, procedentes ou com destino ao exterior. (Decreto 4.406/02)

PRATICAGEM - Serviço de assistência prestado por profissional habilitado ao comandante do navio em manobras em locais, nos quais é imprescindível um conhecimento específico sobre as suas condições.

PRÁTICO - Aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado. (Lei 9.537/97)

PRAZO DE MOBILIZAÇÃO - É o período de recebimento da embarcação para o início do trabalho, na navegação de apoio marítimo, previsto pela circularização, limitado em sua extensão pelo Artigo 7º desta Norma. (Resolução ANTAQ nº 1/15)

PRAZO DE RECEBIMENTO OU CARREGAMENTO - Intervalo de tempo, informado na circularização, em que a empresa solicitante de afretamento pretende receber a embarcação ou realizar o carregamento da carga. (Resolução ANTAQ nº 1/15)

PREAMAR - Altura máxima do nível do mar ao longo de um ciclo de maré, também chamada de maré cheia. (Decreto 5.300/04)

PRÉ REGISTRO NO REB - Registro provisório de embarcação com contrato de construção, com estaleiro nacional, visando ao benefício dos incentivos do REB. (Decreto 2.256/97)

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS À COMUNIDADE - Consiste na atribuição ao condenado de tarefas gratuitas junto a parques e jardins públicos e unidades de conservação, e, no caso de dano da coisa particular, pública ou tombada, na restauração desta, se possível. (Lei 9.605/98)

PRESTAÇÃO PECUNIÁRIA - Consiste no pagamento em dinheiro à vítima ou à entidade pública ou privada com fim social, de importância, fixada pelo juiz, não inferior a um salário mínimo nem superior a trezentos e sessenta salários mínimos. O

valor pago será deduzido do montante de eventual reparação civil a que for condenado o infrator. (Lei 9.605/98)

PROA - Parte dianteira do navio.

PROCEDÊNCIA DA EMBARCAÇÃO – Último porto ou ponto de escala de uma embarcação, antes da sua chegada ao primeiro porto ou ponto de escala sujeito à Inspeção Naval. (NORMAM 23/DPC)

PROCESSO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR - Processo decorrente da atividade de fiscalização da ANTAQ destinado à apuração de infrações administrativas e à cominação de sanções. (Resolução ANTAQ nº 3259/14)

PROFISSIONAL NÃO-TRIPULANTE - Todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo. (Lei 9.537/97)

PROPRIETÁRIO - Pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo. (Lei 9.537/97)

QUEBRA-MAR - Construção que recebe e rechaça o ímpeto das ondas ou das correntes, defendendo as embarcações que se recolhem num porto, baía ou outro ponto da costa.

QUILHA - Elemento estrutural disposta a todo o comprimento do casco no plano diametral, na parte mais baixa da embarcação; constitui a “espinha dorsal” do navio.

RADAR - Radio Detection And Ranging. Equipamento que permite detectar objetos a longa distância.

REBOQUE- Atividade desempenhada para auxílio em manobras de atracação/detracação em diques, terminais e portos ou para deslocamentos de barcas, plataformas e outros navios, seja para fins de transporte ou para salvamento da embarcação.

RECOLHIMENTO DOMICILIAR - Baseia-se na autodisciplina e senso de responsabilidade do condenado, que deverá, sem vigilância, trabalhar, frequentar curso ou exercer atividade autorizada, permanecendo recolhido nos dias e horários de folga em residência ou em qualquer local destinado a sua moradia habitual, conforme estabelecido na sentença condenatória. (Lei 9.605/98)

REGIÃO ESTUARINA LAGUNAR - Área formada em função da inter-relação dos cursos fluviais e lagunares, em seu deságue no ambiente marinho. (Decreto 5.300/04)

REGISTRO - Ato precário de direito à construção, exploração e ampliação de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante preenchimento da ficha de registro e apresentação da documentação pertinente, quando cabível. (Resolução ANTAQ nº 3.290/14)

REGISTRO DA PROPRIEDADE MARÍTIMA - Transcrição do título da propriedade de embarcação com arqueação bruta superior a 100 (cem), empregada em qualquer modalidade de navegação, no Tribunal Marítimo, com a consequente emissão da Provisão de Registro. (Portaria 40/00)

REGISTRO DE PROPRIEDADE DA EMBARCAÇÃO - Registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima. (Lei 9.537/97)

REGISTRO DE SEGURANÇA MARÍTIMA - Seguintes tipos de registros coletados para uma investigação de segurança marítima: todos os depoimentos tomados com o propósito de realizar uma investigação de segurança marítima; todas as comunicações entre pessoas, no que diz respeito à operação do navio; todas as informações médicas ou particulares relativas às pessoas envolvidas no acidente marítimo, ou no incidente marítimo; todos os registros relativos à análise das informações ou do material referente às provas adquiridas durante uma investigação de segurança marítima; informações obtidas no registrador de dados da viagem. (NORMAM 09/DPC)

RELATÓRIO DA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA - Um relatório que contenha: um resumo expondo em linhas gerais os fatos básicos do acidente marítimo, ou do incidente marítimo, e informando se em decorrência daqueles fatos ocorreram quaisquer mortes, ferimentos ou poluição; a identidade do Estado da bandeira, dos armadores, operadores, da companhia identificada no certificado de gerenciamento da segurança e da sociedade classificadora (sujeito a qualquer legislação nacional relativa à privacidade); quando for pertinente, os detalhes relativos às dimensões das máquinas de qualquer navio envolvido, juntamente com uma descrição da tripulação, da rotina de trabalho e outras questões, como o tempo em que trabalham no navio; uma narrativa detalhando as circunstâncias do acidente marítimo, ou do incidente marítimo; uma análise e comentários sobre fatores causais, incluindo quaisquer fatores mecânicos, humanos e organizacionais; um exame do que foi apurado na investigação de segurança marítima, inclusive a identificação de questões relacionadas com a segurança, e as conclusões da investigação de segurança marítima; e quando for adequado, recomendações visando impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos no futuro. (NORMAM 09/DPC)

RELATÓRIO DE QUALIDADE AMBIENTAL DA ZONA COSTEIRA (RQA-ZC) - consolida, periodicamente, os resultados produzidos pelo monitoramento ambiental e avalia a eficiência e eficácia das ações da gestão. (Decreto 5.300/04)

REPARO OU REPARAÇÃO - É a atividade necessária à restauração das especificações técnicas do material de bordo e que se revista de caráter predominantemente eventual. (Decreto 2.256/97)

SALVADOR - Significa todo aquele que presta, prestou ou irá prestar serviço de assistência e salvamento. (Lei nº 7.203/84)

SALVAMENTO - Quando empregada isoladamente, tem o mesmo significado que a expressão "assistência e salvamento". (Lei nº 7.203/84)

SECRETARIA ESPECIAL de PORTOS (SEP) - Com status de Ministério, cabem à Secretaria as atribuições e competências relativas a portos marítimos e a portos

outorgados às companhias docas, estabelecidas em leis gerais ou específicas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT).

SERVIÇO DE PRATICAGEM - Consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação. (Lei 9.537/97)

SINALIZAÇÃO E BALIZAMENTO - Sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego. (Lei 12.815/13)

SISTEMA ANTIINCRUSTANTE OU AFS (“Antifouling System” em inglês) – Significa uma camada de tinta, tratamento de superfície ou dispositivo, utilizado em navio para controlar ou impedir a incrustação de organismos. (NORMAM 23/DPC)

SISTEMA DE COMANDO DE INCIDENTES - Ferramenta de gerenciamento de incidentes padronizada, que permite a seu usuário adotar estrutura organizacional integrada para suprir complexidades e demandas de incidentes únicos ou múltiplos, independente do local em que ocorram. (Decreto 8.127/13)

SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE AFRETAMENTO NA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA E DE APOIO - SAMA: Sistema informatizado disponibilizado pela ANTAQ em sua página na internet, com o propósito de agilizar a comunicação entre as empresas brasileiras de navegação e a ANTAQ nas operações de afretamento de embarcações, bem como aprimorar seu gerenciamento nas diversas etapas dos processos. (Resolução ANTAQ nº 1/15)

SISTEMA DE INFORMAÇÕES DO GERENCIAMENTO COSTEIRO (SIGERCO) componente do Sistema Nacional de Informações sobre Meio Ambiente - SINIMA, que integra informações georreferenciadas sobre a zona costeira. (Decreto 5.300/04)

SISTEMA DE MONITORAMENTO AMBIENTAL DA ZONA COSTEIRA (SMA) - Estrutura operacional de coleta contínua de dados e informações, para o acompanhamento da dinâmica de uso e ocupação da zona costeira e avaliação das metas de qualidade socioambiental. (Decreto 5.300/04)

SISTEMA DE TRATAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO (BWMS – em inglês: BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM) – Compreende o gerenciamento de água de lastro por meio do tratamento desta água e os seus sedimentos, obedecendo às Diretrizes estabelecidas pela IMO, mediante processos mecânicos, físicos, químicos ou biológicos, sejam individualmente ou em combinação, para matar, remover ou tornar inofensivos os organismos aquáticos nocivos, ou potencialmente nocivos, e agentes patogênicos existentes na água utilizada como lastro e nos seus sedimentos. (NORMAM 20/DPC)

SOBRESTADIA - Excesso de tempo/estadia de um navio ou contêiner em determinado porto, além do programado.

SOCIEDADE CLASSIFICADORA - Entidade internacional de direito privado com a função de verificar e certificar, por meio de perícias e inspeções, todos os aspectos que concernem à segurança da navegação.

SOCORRO - Tem o mesmo significado que a expressão "busca e salvamento". (Lei nº 7.273/84)

SUBAFRETAMENTO - Contrato em virtude do qual outro afretador recebe a embarcação dentro da validade de um Registro ou CAA em vigor. (Resolução ANTAQ nº 1/15)

SUBSTÂNCIA NOCIVA OU PERIGOSA - Qualquer substância que, se descarregada nas águas, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso da água e de seu entorno. (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02)

SUSPENSÃO PROVISÓRIA DE BANDEIRA - Ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país. (Lei nº 9.432/97; Lei 11.380/06 e Resolução ANTAQ nº 1/15)

TALLIE – Descritivo de carga. Documento em que consta toda a mercadoria ou contêineres embarcados ou desembarcados, incluindo suas características, pesos e volumes.

TANQUE DE RESÍDUOS - Qualquer tanque destinado especificamente a depósito provisório dos líquidos de drenagem e lavagem de tanques e outras misturas e resíduos. (Lei 9.966/00 e Decreto 4.136/02)

TARIFA DE SERVIÇO - Valor devido à arrendatária como contrapartida aos serviços prestados que tenham sido fixados e regulados nos termos do contrato de arrendamento ou da regulamentação da ANTAQ. (Resolução ANTAQ nº 3.220/14)

TARIFA PORTUÁRIA - Pauta de preços pela qual a administração do porto cobre os serviços prestados aos usuários.

TAXA DE DESCONTO - Taxa definida pela ANTAQ a ser utilizada para reequilibrar a equação econômico-financeira do contrato do arrendamento, na forma contratualmente estabelecida. (Resolução ANTAQ nº 3.220/14)

TAXA DE OCUPAÇÃO DO CAIS - Relação entre o somatório dos produtos dos comprimentos das embarcações pelo tempo de atracação de cada embarcação e o produto do comprimento do cais pelo número de dias do mês da operação.

TERMINAL - Ponto inicial ou final para embarque e/ou desembarque de cargas ou passageiros.

TERMINAL DE USO PRIVADO (TUP) - Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. (Lei 12.815/13; Resolução nº 3.290/14)

TERMINAL RETROPORTUÁRIO - Terminal situado em zona contígua à do porto organizado ou instalação portuária.

TERMO DE LIBERAÇÃO DE OPERAÇÃO - Documento que autoriza o início da operação de instalação portuária privada. (Resolução ANTAQ nº 3.290/14)

TERNO - É cada equipe de trabalho a bordo. Normalmente, em cada porão em que haja movimentação de mercadorias há um terno de trabalhadores escalado.

TINTAS ANTIINCRUSTANTES – São tintas de composição especial, aplicadas na área abaixo da linha d'água dos cascos das embarcações (também chamadas de obrasvivas), com a finalidade de minimizar as incrustações. (NORMAM 23/ DPC)

TONELAGEM - A capacidade de um veículo de transporte (terrestre, marítimo ou aéreo); ou a medida dessa capacidade.

TORNA - VIAGEM - É o regresso do navio saído do porto no qual dera entrada por inteiro. (Decreto 70.198/72 e Decreto-Lei 1.023/69)

TPA - Trabalhadores Portuários Avulsos. Trabalhadores autônomos filiados ao OGMO, que prestam serviços à atividade portuária no geral, podendo ser divididos em diversas categorias: estivadores, conferentes, consertadores, arrumadores, vigias, blocos, etc.

TRANSBORDO DE CARGAS - Movimentação de cargas realizada entre distintas embarcações ou entre essas embarcações e outras modalidades de transporte. (Resolução ANTAQ nº 3.290/14)

TRAPICHE OU PÍER - Lugar onde as embarcações atracam.

TRIBUNAL MARÍTIMO – Tribunal administrativo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comando da Marinha, que tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e ainda manter o Registro da Propriedade Marítima, de armadores de navios brasileiros, do Registro Especial Brasileiro (REB) e dos ônus que incidem sobre as embarcações nacionais. Criação a partir do Decreto n. 20.829, de 21/12/1931 e do Regulamento do Tribunal Marítimo Administrativo aprovado pelo Decreto no 24.585, de 05/07/1934 (data considerada como da criação do Tribunal e na qual comemora-se seu aniversário), possuindo como Lei Orgânica a Lei nº 2.180, de 05/02/1954

TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA - Quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação. (Lei 9.537/97)

TRIPULANTE - Aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação. (Lei 9.537/97 ; Decreto 2.256/97)

UNIDADE GEOAMBIENTAL - Porção do território com elevado grau de similaridade entre as características físicas e bióticas, podendo abranger diversos tipos de ecossistemas com interações funcionais e forte interdependência. (Decreto 5.300/04)

UNIDADE DE CONSERVAÇÃO DA NATUREZA – Espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção. (NORMAM 20/DPC)

UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DE PROTEÇÃO INTEGRAL - Reservas Biológicas, os Parques Nacionais, os Monumentos Naturais e os Refúgios de Vida Silvestre. (Lei 9.605/98)

UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DE USO SUSTENTÁVEL – As Áreas de Relevante Interesse Ecológico, as Florestas Nacionais, as Reservas Extrativistas, as Reservas de Fauna, as Reservas de Desenvolvimento Sustentável e as Reservas Particulares do Patrimônio Natural. (Lei 9.605/98)

UNITIZAÇÃO - Ato de juntar as mercadorias em lotes-padrões, facilitando seu manuseio e transporte multimodal e agilizando a movimentação.

VARAÇÃO – Ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha. (NORMAM 09/DPC)

VIGILÂNCIA DE EMBARCAÇÕES - Atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação. (Lei 12.815/13)

VISTORIA - Ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas. (Lei 9.537/97 e NORMAM 23/ DPC)

ZARPAR – Ato de partir, levantar âncora, deixar o porto.

ZONA CONTÍGUA BRASILEIRA - Compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. (Lei nº 8.617/93)

ZONA COSTEIRA - O espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre, que serão definidas pelo Plano. (Lei nº 7.661/88)

ZONA COSTEIRA - Espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos ambientais, abrangendo as seguintes faixas: Faixa Marítima: faixa que se estende mar afora, distando 12 milhas marítimas das Linhas de Base estabelecidas de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, compreendendo a totalidade do Mar Territorial; Faixa Terrestre: faixa do continente formada pelos municípios que sofrem influência direta dos fenômenos ocorrentes na Zona Costeira, a saber: Os municípios defrontantes com o mar, assim considerados em listagem estabelecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia Estatística-IBGE; Os municípios não defrontantes com o mar que se localizem nas regiões metropolitanas litorâneas; Os municípios contíguos às grandes cidades e às capitais estaduais

litorâneas, que apresentem processo de conurbação; Os municípios próximos ao litoral, até 50 km da linha de costa, que aloquem, em seu território, atividades ou infra-estruturas de grande impacto ambiental sobre a Zona Costeira, ou ecossistemas costeiros de alta relevância; Os municípios estuarino-lagunares, mesmo que não diretamente defrontantes com o mar, dada a relevância destes ambientes para a dinâmica marítimo-litorânea, ou em estuário lagunar transfronteiriço; Os municípios que, mesmo não defrontantes com o mar, tenham todos seus limites estabelecidos com os municípios referidos nas alíneas anteriores. (Resolução CONAMA nº 398/08)

ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA BRASILEIRA - Compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. (Lei nº 8.617/93)

ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO COSTEIRO (ZEEC) - Orienta o processo de ordenamento territorial, necessário para a obtenção das condições de sustentabilidade do desenvolvimento da zona costeira, em consonância com as diretrizes do Zoneamento Ecológico-Econômico do território nacional, como mecanismo de apoio às ações de monitoramento, licenciamento, fiscalização e gestão. (Decreto 5.300/04)



SUMÁRIO DE LEGISLAÇÃO MARÍTIMA E PORTUÁRIA

LEIS

Nº 556/1850: Código Comercial

Nº 2.180/54: Dispõe sobre o Tribunal Marítimo

Nº 6.421/77: Fixa as diretrizes para a proteção à utilização dos faróis, faroletes e demais sinais visuais de auxílio à navegação na costa brasileira.

Nº 6.938/81: Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências

Nº 7.203/84: Dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores.

Nº 7.273/84: Dispõe sobre a Busca e Salvamento de Vida Humana em Perigo no Mar, nos Portos e nas Vias Navegáveis Interiores.

Nº 7.347/85: Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências.

Nº 7.542/86: Dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências.

Nº 7.652/88: Dispõe sobre o Registro da Propriedade Marítima e dá outras providências.

Nº 7.661/88: Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, e dá outras providências.

Nº 8.374/91: Dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por sua carga e dá outras providências.

Nº 8.617/93: Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências.

Nº 9.309/96: Revoga a Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988, que cria o Adicional de Tarifa Portuária (ATP), e dá outras providências.

Nº 9.432/97: Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

Nº 9.537/97: Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências (LESTA).

Nº 9.605/98: Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

Nº 9.611/98: Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências

Nº 9.774/98: Altera a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988, que dispõe sobre o Registro da Propriedade Marítima.

Nº 9.966/00: Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Nº 10.166/00: Dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências.

Nº 10.233/01: Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

Nº 11.380/06: Institui o Registro Temporário Brasileiro para embarcações de pesca estrangeiras arrendadas ou afretadas, a casco nu, por empresas, armadores de pesca ou cooperativas de pesca brasileiras e dá outras providências.

Nº 12.815/13: Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

DECRETOS

Nº 350/1935: Promulga a Convenção Internacional para a unificação de certas regras relativas a limitação da responsabilidade dos proprietários de embarcações marítimas e respectivo protocolo de assinatura, firmados entre o Brasil e vários países, em Bruxelas, a partir de 25 de agosto de 1924, por ocasião da conferência internacional de direito marítimo reunida na mesma capital.

Nº 351/1935: Promulga a Convenção Internacional para a unificação de certas regras relativas aos privilégios e hipotecas marítimas e o respectivo protocolo de assinatura, firmados entre o Brasil e vários países, em Bruxelas, a 10 de abril de 1926, por ocasião da Conferência Internacional de Direito Marítimo, reunida na mesma capital.

Nº 79.437/77: Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969 (CLC-69)

Nº 83.540/79: Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências

Nº 96.000/88: Dispõe sobre a realização de pesquisa e investigação científica na plataforma continental e em águas sob jurisdição brasileira, e sobre navios e aeronaves de pesquisa estrangeiros em visita aos portos ou aeroportos nacionais, em trânsito nas águas jurisdicionais brasileiras ou no espaço aéreo sobrejacente.

Nº 99.165/90: Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Nº 2.153/97: Estabelece e organiza as Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais da Marinha, dispõe sobre as áreas de jurisdição dos Comandos de Distritos Navais e dá outras providências.

Nº 2.256/97: Regulamenta o Registro Especial Brasileiro-REB para Embarcações de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997.

Nº 2.508/98: Promulga o Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V.

Nº 2.596/98: Regulamenta a Lei nº 9.537 (LESTA), de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. (RLESTA).

Nº 43/98 (Decreto Legislativo): Aprova o texto da convenção internacional sobre preparo, resposta e cooperação em caso de poluição por óleo, 1990, concluída em Londres, em 30 de novembro de 1990

Nº 4.136/02: Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei n 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências.

Nº 4.406/02: Estabelece diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes.

Nº 4.810/03: Normas para operação de embarcações pesqueiras nas zonas brasileiras de pesca, alto mar e por meio de acordos internacionais, e dá outras providências.

Nº 5.129/04: Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências.

Nº 6.514/08: Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências.

Nº 499/09 (Decreto Legislativo): Aprova o texto consolidado da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, adotada pela Organização

Marítima Internacional, em Londres, em 2 de novembro de 1973, e o seu Protocolo de 1978, com as Emendas adotadas em 4 de dezembro de 2003 a 1º de abril de 2004.

Nº 645/09 (Decreto Legislativo): Aprova o texto atualizado da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

Nº 7.860/12: Cria a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, com o objetivo de elaborar propostas sobre regulação de preços, abrangência das zonas e medidas de aperfeiçoamento relativas ao serviço de praticagem; e altera o Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998.

Nº 8.033/13: Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

Nº 8.127/13: Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, altera o Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003, e o Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências.

Nº 9.048/17: Altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

DECRETOS-LEI

Nº 116/67: Dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por via d'água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias.

Nº 666/69: Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências.

Nº 1.023/69: Dispõe sobre a tarifa de utilização de Faróis e dá outras providências.

Nº 2.398/87: Dispõe sobre foros, laudêmios e taxas de ocupação relativas a imóveis de propriedade da União, e dá outras providências.

PORTARIAS

Nº 111/2013/SEP: Estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o inciso IV do art. 16 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.

Nº 124/2013/SEP: Estabelece os procedimentos para aprovação dos projetos de investimento em infraestrutura portuária tendo em vista o regime Especial de

Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura - REIDI, instituído pela Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, regulamentado pelo Decreto nº 6.144, de 03 de julho de 2007, alterado pelos Decretos nº 6.167, de 24 de julho de 2007, nº 6.416, de 28 de março de 2008 e nº 7.367, de 25 de novembro de 2010, revoga a Portaria SEP/PR nº 100, de 20 de junho de 2008, e dá outras providências.

Nº 50/2013/TM: Estabelece Procedimentos para o pré-registro e registro de casco/embarcação no Registro Especial Brasileiro (REB).

Nº 52/2013/TM: Estabelece procedimentos para o cancelamento de Registro da Propriedade Marítima e dá outras providências.

Nº 3/2014/SEP: Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Plano Nacional de Logística Portuária - PNL P e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas - PGO.

Nº 349/14/SEP: Prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento portuário.

Nº 409/14/SEP: Exploração direta e indireta de áreas não afetas às operações portuárias em Portos Organizados.

Nº 50/15/SEP: Transferência de controle societário ou de titularidade e para a alteração do nome empresarial de contrato de concessão de porto organizado ou de arrendamento de instalação portuária.

INSTRUÇÕES NORMATIVAS

Nº 002/99: Disciplina a Organização e o Funcionamento das Atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), estabelece competências e atribuições e dá outras providências.

Nº 06/2004: Estabelece as normas complementares para a autorização de uso dos espaços físicos em corpos d'água de domínio da União para fins de aquicultura, e dá outras providências.

Nº 02/2006: Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite – PREPS.

Nº 20/2006: Estabelece Diretrizes e Procedimentos Complementares ao Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite – PREPS.

Nº 01/2010: Estabelece norma complementar para autorização de uso de espaços físicos de corpos d'água de domínio da União, regulamentado pelo Decreto nº 4.895/2003.

RESOLUÇÕES

Nº 128/05/CNSP: Aprova as Normas Disciplinadoras e os Elementos Mínimos que, obrigatoriamente, devem constar do bilhete do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por sua Carga – Seguro DPEM.

Nº 398/08/CONAMA: Regulamenta a Lei Nº 9.966/2000. Dispõe sobre o conteúdo mínimo do plano de Emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração.

Nº 3220/14/ANTAQ: Elaboração de projetos de arrendamentos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro

Nº 3259/14/ANTAQ: Fiscalização e o procedimento sancionador em matéria de competência da Antaq.

Nº 3274/14/ANTAQ: Fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.

Nº 3290/14/ANTAQ: Autorização para terminal de uso privado, de estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e de instalação portuária de turismo.

Nº 01/15/ANTAQ: Regula o afretamento de embarcações por Empresa Brasileira de Navegação nas navegações de apoio portuário, apoio marítimo, cabotagem e longo curso.

Nº 07/16/ANTAQ: Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão da administração do portal, no âmbito dos portos organizados.

Nº 18/17/ANTAQ: Dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas.

NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA (NORMAM)

Nº 01/DPC: Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto.

Nº 02/DPC: Embarcações Empregadas na Navegação Interior.

Nº 03/DPC: Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas.

Nº 04/DPC: Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Nº 05/DPC: Homologação de Material.

Nº 06/DPC: Reconhecimento de Sociedades Classificadoras para Atuarem em Nome do Governo Brasileiro.

Nº 07/DPC: Atividades de Inspeção Naval.

Nº 08/DPC: Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Nº 09/DPC: Inquéritos Administrativos.

Nº 10/DPC: Pesquisa, Exploração, Remoção e Demolição de Coisas e Bens Afundados, Submersos, Encalhados e Perdidos.

Nº 11/DPC: Obras, Dragagem, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Brasileira.

Nº12/DPC: Serviço de Praticagem.

Nº 13/DPC: Aquaviários.

Nº14/DPC: Cadastramento de Empresas de Navegação, Peritos e Sociedades Classificadoras.

Nº 15/DPC: Atividades Subaquáticas.

Nº 16/DPC: Estabelecer Condições e Requisitos para Concessão e Delegação das Atividades de Assistência e Salvamento de Embarcação, Coisa ou Bem em Perigo no Mar, nos Portos e Vias Navegáveis Interiores.

Nº 17/DHN: Auxílios à Navegação.

Nº 18/DPC: Operação do Sistema de Controle e Arrecadação

Nº 19/DHN: Atividades de Meteorologia Marítima

Nº 20/DPC: Gerenciamento da Água de Lastro de Navios.

Nº 21/DPC: Uso de Uniformes da Marinha Mercante Nacional.

Nº 22/DPC: Cerimonial da Marinha Mercante Nacional.

Nº 23/DPC: Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Embarcações.

Nº 24/DPC: Credenciamento de Instituições para Ministrarem Cursos para Profissionais não-tripulantes e Tripulantes Não-Aquaviários.

Nº 25/DHN: Levantamentos Hidrográficos.

Nº 26/DHN: Serviço de Tráfego de Embarcações.

Nº 27/DPC: Homologação de Helideques Instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas.

Nº 28/DHN: Navegação e Cartas Náuticas.

Nº 29/DPC: Transporte de Cargas Perigosas.

Nº 30/DPC: Ensino Profissional Marítimo de Aquaviários

Nº 31/DHN: Tarifa de Utilização de Faróis

Nº 32/DPC: Portuários e Atividades Correlatas

CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

Convenção para Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroamento de 1910: Promulgada pelo Decreto nº 10.773/1914.

Convenção Internacional para Unificação de Regras relacionadas a Assistência e Salvamento de 1910: Promulgada pelo Decreto nº 10.773/1914.

Convenção Internacional para Unificação de Regras relacionadas a Colisão de Navios de 1910: Promulgada pelo Decreto nº 10.773/1914.

Convenção de Direito Internacional Privado (Código Bustamante) de 1929: Promulgada pelo Decreto nº 18.871, de 13/08/1929.

Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Relativas aos Privilégios e Hipotecas Marítimas de 1926: Promulgada pelo Decreto nº 351/1935.

Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras Relativas à Limitação de Responsabilidade dos Proprietários de Embarcações Marítimas de 1924: Promulgada pelo Decreto nº 350/1935.

Convenção Internacional para a unificação de certas regras concernentes às imunidades dos navios de Estado, de 1926, completada por um Protocolo Adicional, de 1934: Promulgada pelo Decreto nº 1.126/1936.

Convenção Sobre a Organização Marítima Internacional (IMO), de 1948: Promulgada pelo Decreto nº 52.493/1963.

Convenção Internacional sobre Linhas de Carga: Promulgada pelo Decreto nº 66.103/1970.

Convenção para Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional: Promulgada pelo Decreto nº 80.672/1977.

Convenção sobre Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM) de 1972: Promulgada pelo Decreto nº 80.068/1977.

Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969: Promulgada pelo Decreto nº 79.437/1977.

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1974: Promulgada pelo Decreto nº 87.186/1982.

Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias: Promulgada pelo Decreto nº 87.566/1982.

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982: Promulgada pelo Decreto nº 99.165 de 12/03/1990.

Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo (SAR): Promulgada pelo Decreto nº 85/1991.

Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL) de 1973, seu Protocolo, de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V: Promulgada pelo Decreto nº 2.508/1998.

Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo: Promulgada pelo Decreto nº 2.870/1998.

Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental: Promulgada pelo Decreto nº 6.136/2007.

Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em casos de Acidentes com Poluição por Óleo e Protocolo por Substâncias Outras que não Óleo: Promulgada pelo Decreto nº 6.478/2008.

Emendas à Convenção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimos, Emissão de Certificados e Serviço de Quarto: Promulgadas pelo Decreto nº 6.846/2009.

Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Anti-incrustantes Danosos em Navios: Promulgada pelo Decreto nº 8.345/2014.

Convenção Internacional sobre Medida de Tonelagem de Navios: Promulgada pelo Decreto nº 8.347/2014.

Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo (SALVAGE-89): Promulgada pelo Decreto nº 8.814/2016.

Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios: Decreto legislativo nº 148/2010.

.

OABRJ

LEGISLAÇÃO
EM DESTAQUE

LEI Nº 556, DE 25 DE JUNHO DE 1850.

DISPÕE SOBRE O CÓDIGO COMERCIAL

PARTE PRIMEIRA DO COMÉRCIO EM GERAL (REVOGADA)

PARTE SEGUNDA - DO COMÉRCIO MARÍTIMO

TÍTULO I

DAS EMBARCAÇÕES

Art. 457 - Somente podem gozar das prerrogativas e favores concedidos a embarcações brasileiras, as que verdadeiramente pertencerem a súditos do Império, sem que algum estrangeiro nelas possua parte ou interesse.

Provando-se que alguma embarcação, registrada debaixo do nome de brasileiro, pertence no todo ou em parte a estrangeiro, ou que este tem nela algum interesse, será apreendida como perdida; e metade do seu produto aplicado para o denunciante, havendo-o, e a outra metade a favor do cofre do Tribunal do Comércio respectivo.

Os súditos brasileiros domiciliados em país estrangeiro não podem possuir embarcação brasileira; salvo se nela for comparte alguma casa comercial brasileira estabelecida no Império.

Art. 458 - Acontecendo que alguma embarcação brasileira passe por algum título domínio de estrangeiro no todo ou em parte, não poderá navegar com a natureza de propriedade brasileira, enquanto não for alienada a súdito do Império.

Art. 459 - É livre construir as embarcações pela forma e modo que mais conveniente parecer; nenhuma, porém, poderá aparelhar-se sem se reconhecer previamente, por vistoria feita na conformidade dos regulamentos do Governo, que se acha navegável.

O auto original da vistoria será depositado na secretaria do Tribunal do Comércio respectivo; e antes deste depósito nenhuma embarcação será admitida a registro.

Art. 460 - Toda embarcação brasileira destinada à navegação do alto mar, com exceção somente das que se empregarem exclusivamente nas pescarias das costas, deve ser registrada no Tribunal do Comércio do domicílio do seu proprietário ostensivo ou armador (artigo nº. 484), e sem constar do registro não será admitida a despacho.

Art. 461 - O registro deve conter:

1 - a declaração do lugar onde a embarcação foi construída, o nome do construtor, e a qualidade das madeiras principais;

2 - as dimensões da embarcação em palmos e polegadas; e a sua capacidade em toneladas, comprovadas por certidão de arqueação com referência à sua data;

3 - a armação de que usa, e quantas cobertas tem;

4 - o dia em que foi lançada ao mar;

5 - o nome de cada um dos donos ou compartes, e os seus respectivos domicílios;

6 - menção especificada do quinhão de cada parte, se for de mais de um proprietário, e a época da sua respectiva aquisição, com referência à natureza e data do título, que deverá acompanhar a petição para o registro. O nome da embarcação registrada e do seu proprietário ostensivo ou armador serão publicados por anúncios nos periódicos do lugar.

Art. 462 - Se a embarcação for de construção estrangeira, além das especificações sobreditas, deverá declarar-se no registro a nação a que pertencia, o nome que tinha e o que tomou, e o título por que passou a ser de propriedade brasileira; podendo omitir-se, quando não conste dos documentos, o nome do construtor.

Art. 463 - O proprietário armador prestará juramento por si ou por seu procurador, nas mãos do presidente do tribunal, de que a sua declaração é verídica, e de que todos os proprietários da embarcação são verdadeiramente súditos brasileiros, obrigando-se por termo a não fazer uso ilegal do registro, e a entregá-lo dentro de 1 (um) ano no mesmo tribunal, no caso da embarcação ser vendida, perdida ou julgada incapaz de navegar; pena de incorrer na multa no mesmo termo declarada, que o tribunal arbitrar.

Nos lugares onde não houver Tribunal do Comércio, todas as diligências sobreditas serão praticadas perante o juiz de direito do comércio, que enviará ao tribunal competente as devidas participações, acompanhadas dos documentos respectivos.

Art. 464 - Todas as vezes que qualquer embarcação mudar de proprietário ou de nome, será o seu registro apresentado no Tribunal do Comércio respectivo para as competentes anotações.

Art. 465 - Sempre que a embarcação mudar de capitão, será esta alteração anotada no registro, pela autoridade que tiver a seu cargo a matrícula dos navios, no porto onde a mudança tiver lugar.

Art. 466 - Toda a embarcação brasileira em viagem é obrigada a ter a bordo:

1 - o seu registro (artigo nº . 460);

2 - o passaporte do navio;

3 - o rol da equipagem ou matrícula;

4 - a guia ou manifesto da Alfândega do porto brasileiro donde houver saído, feito na conformidade das leis, regulamentos e instruções fiscais;

5 - a carta de fretamento nos casos em que este tiver lugar, e os conhecimentos da carga existente a bordo, se alguma existir;

6 - os recibos das despesas dos portos donde sair, compreendidas as de pilotagem, ancoragem e mais direitos ou impostos de navegação;

7 - um exemplar do Código Comercial.

Art. 467 - A matrícula deve ser feita no porto do armamento da embarcação, e conter:

1 - os nomes do navio, capitão, oficiais e gente da tripulação, com declaração de suas idades, estado, naturalidade e domicílio, e o emprego de cada um a bordo;

2 - o porto da partida e o do destino, e a torna-viagem, se esta for determinada;

3 - as soldadas ajustadas, especificando-se, se são por viagem ou ao mês, por quantia certa ou a frete, quinhão ou lucro na viagem;

4 - as quantias adiantadas, que se tiverem pago ou prometido pagar por conta das soldadas;

5 - a assinatura do capitão, e de todos os oficiais do navio e mais indivíduos da tripulação que souberem escrever (artigo nºs 511 e 512).

Art. 468 - As alienações ou hipotecas de embarcações brasileiras destinadas à navegação do alto-mar, só podem fazer-se por escritura pública, na qual se deverá inserir o teor do seu registro, com todas as anotações que nele houver (artigo nºs 472 e 474); pena de nulidade.

Todos os aprestos, aparelhos e mais pertences existentes a bordo de qualquer navio ao tempo da sua venda, deverão entender-se compreendidos nesta, ainda que deles se não faça expressa menção; salvo havendo no contrato convenção em contrário.

Art. 469 - Vendendo-se algum navio em viagem, pertencem ao comprador os fretes que vencer nesta viagem; mas se na data do contrato o navio tiver chegado ao lugar do seu destino, serão do vendedor; salvo convenção em contrário.

Art. 470 - No caso de venda voluntária, a propriedade da embarcação passa para o comprador com todos os seus encargos; salvo os direitos dos credores privilegiados que nela tiverem hipoteca tácita. Tais são:

1 - os salários devidos por serviços prestados ao navio, compreendidos os de salvados e pilotagem;

2 - todos os direitos de porto e impostos de navegação;

3 - os vencimentos de depositários e despesas necessárias feitas na guarda do navio, compreendido o aluguel dos armazéns de depósito dos aprestos e aparelhos do mesmo navio;

4 - todas as despesas do custeio do navio e seus pertences, que houverem sido feitas para sua guarda e conservação depois da última viagem e durante a sua estadia no porto da venda;

5 - as soldadas do capitão, oficiais e gente da tripulação, vencidas na última viagem;

6 - o principal e prêmio das letras de risco tomadas pelo capitão sobre o casco e aparelho ou sobre os fretes (artigo nº. 651) durante a última viagem, sendo o contrato celebrado e assinado antes do navio partir do porto onde tais obrigações forem contraídas;

7 - o principal e prêmio de letras de risco, tomadas sobre o casco e aparelhos, ou fretes, antes de começar a última viagem, no porto da carga (artigo nº. 515);

8 - as quantias emprestadas ao capitão, ou dívidas por ele contraídas para o conserto e custeio do navio, durante a última viagem, com os respectivos prêmios de seguro, quando em virtude de tais empréstimos o capitão houver evitado firmar letras de risco (artigo nº. 515);

9 - faltas na entrega da carga, prêmios de seguro sobre o navio ou fretes, e avarias ordinárias, e tudo o que respeitar à última viagem somente.

Art. 471 - São igualmente privilegiadas, ainda que contraídas fossem anteriormente à última viagem:

1 - as dívidas provenientes do contrato da construção do navio e juros respectivos, por tempo de 3 (três) anos, a contar do dia em que a construção ficar acabada;

2 - as despesas do conserto do navio e seus aparelhos, e juros respectivos, por tempo dos 2 (dois) últimos anos, a contar do dia em que o conserto terminou.

Art. 472 - Os créditos provenientes das dívidas especificadas no artigo precedente, e nos nºs 4, 6, 7 e 8 do artigo nº. 470, só serão considerados como privilegiados quando tiverem sido lançados no Registro do Comércio em tempo útil (artigo nº. 10, nº 2) e as suas importâncias se acharem anotadas no registro da embarcação (artigo nº. 468).

As mesmas dívidas, sendo contraídas fora do Império, só serão atendidas achando-se autenticadas com o Visto - do respectivo cônsul.

Art. 473 - Os credores contemplados nos artigo nºs 470 e 471 preferem entre si pela ordem dos números em que estão colocados; as dívidas, contempladas debaixo do mesmo número e contraídas no mesmo porto, precederão entre si pela ordem em que ficam classificadas, e entrarão em concurso sendo de idêntica natureza; porém, se dívidas idênticas se fizerem por necessidade em outros portos, ou no mesmo porto a que voltar o navio, as posteriores preferirão às anteriores.

Art. 474 - Em seguimento dos créditos mencionados nos artigo nºs 470 e 471, são também privilegiados o preço da compra do navio não pago, e os juros respectivos, por tempo de 3 (três) anos, a contar da data do instrumento do contrato; contanto, porém, que tais créditos constem de documentos inscritos lançados no

Registro do Comércio em tempo útil, e a sua importância se ache anotada no registro da embarcação.

Art. 475 - No caso de quebra ou insolvência do armador do navio, todos os créditos a cargo da embarcação, que se acharem nas precisas circunstâncias dos artigos n.ºs 470, 471 e 474, preferirão sobre o preço do navio a outros credores da massa.

Art. 476 - O vendedor de embarcação é obrigado a dar ao comprador uma nota por ele assinada de todos os créditos privilegiados a que a mesma embarcação possa achar-se obrigada (artigo n.ºs 470, 471 e 474), a qual deverá ser incorporada na escritura da venda em seguimento do registro da embarcação. A falta de declaração de algum crédito privilegiado induz presunção de má-fé da parte do vendedor, contra o qual o comprador poderá intentar a ação criminal que seja competente, se for obrigado ao pagamento de algum crédito não declarado.

Art. 477 - Nas vendas judiciais extingue-se toda a responsabilidade da embarcação para com todos e quaisquer credores, desde a data do termo da arrematação, e fica subsistindo somente sobre o preço, enquanto este se não levanta.

Todavia, se do registro do navio constar que este está obrigado por algum crédito privilegiado, o preço da arrematação será conservado em depósito, em tanto quanto baste para solução dos créditos privilegiados constantes do registro; e não poderá levantar-se antes de expirar o prazo da prescrição dos créditos privilegiados, ou se mostrar que estão todos pagos, ainda mesmo que o exequente seja credor privilegiado, salvo prestando fiança idônea; pena de nulidade do levantamento do depósito; competindo ao credor prejudicado ação para haver de quem indevidamente houver recebido, e de perdas e danos solidariamente contra o juiz e escrivão que tiverem passado e assinado a ordem ou mandado.

Art. 478 - Ainda que as embarcações sejam reputadas bens móveis, contudo, nas vendas judiciais, se guardarão as regras que as leis prescrevem para as arrematações dos bens de raiz; devendo as ditas vendas, além da afixação dos editais nos lugares públicos, e particularmente nas praças do comércio, ser publicadas por três anúncios insertos, com o intervalo de 8 (oito) dias, nos jornais do lugar, que habitualmente publicarem anúncios, e, não os havendo, nos do lugar mais vizinho.

Nas mesmas vendas, as custas judiciais do processo da execução e arrematação preferem a todos os créditos privilegiados.

Art. 479 - Enquanto durar a responsabilidade da embarcação por obrigações privilegiadas, pode esta ser embargada e detida, a requerimento de credores que apresentarem títulos legais (artigo n.ºs 470, 471 e 474), em qualquer porto do Império onde se achar, estando sem carga ou não tendo recebido a bordo mais da quarta parte da que corresponder à sua lotação; o embargo, porém, não será admissível achando-se a embarcação com os despachos necessários para poder ser declarada desimpedida, qualquer que seja o estado da carga; salvo se a dívida proceder de fornecimentos feitos no mesmo porto, e para a mesma viagem.

Art. 480 - Nenhuma embarcação pode ser embargada ou detida por dívida não privilegiada; salvo no porto da sua matrícula; e mesmo neste, unicamente nos casos em que os devedores são por direito obrigados a prestar caução em juízo, achando-se previamente intentadas as ações competentes.

Art. 481 - Nenhuma embarcação, depois de ter recebido mais da quarta parte da carga correspondente à sua lotação, pode ser embargada ou detida por dívidas particulares do armador, exceto se estas tiverem sido contraídas para aprontar o navio para a mesma viagem, e o devedor não tiver outros bens com que possa pagar; mas, mesmo neste caso, se mandará levantar o embargo, dando os mais compartes fiança pelo valor de seus respectivos quinhões, assinando o capitão termo de voltar ao mesmo lugar finda a viagem, e prestando os interessados na expedição fiança idônea à satisfação da dívida, no caso da embarcação não voltar por qualquer incidente, ainda que seja de força maior. O capitão que deixar de cumprir o referido termo responderá pessoalmente pela dívida, salvo o caso de força maior, e a sua falta será qualificada de barataria.

Art. 482 - Os navios estrangeiros surtos nos portos do Brasil não podem ser embargados nem detidos, ainda mesmo que se achem sem carga, por dívidas que não forem contraídas no território brasileiro em utilidade dos mesmos navios ou da sua carga; salvo provindo a dívida de letras de risco ou de câmbio sacadas em país estrangeiro no caso do artigo nº. 651, e vencidas em algum lugar do Império.

Art. 483 - Nenhum navio pode ser detido ou embargado, nem executado na sua totalidade por dívidas particulares de um compartes; poderá, porém, ter lugar a execução no valor do quinhão do devedor, sem prejuízo da livre navegação do mesmo navio, prestando os mais compartes fiança idônea.

TÍTULO II

DOS PROPRIETÁRIOS, COMPARTES E CAIXAS DE NAVIOS

Art. 484 - Todos os cidadãos brasileiros podem adquirir e possuir embarcações brasileiras; mas a sua armação e expedição só pode girar debaixo do nome e responsabilidade de um proprietário ou compartes, armador ou caixa, que tenha as qualidades requeridas para ser comerciante (artigo nºs 1 e 4).

Art. 485 - Quando os compartes de um navio fazem dele uso comum, esta sociedade ou parceria marítima regula-se pelas disposições das sociedades comerciais (Parte I, Título XV); salvo as determinações contidas no presente Título.

Art. 486 - Nas parcerias ou sociedades de navios, o parecer da maioria no valor dos interesses prevalece contra o da minoria nos mesmos interesses, ainda que esta seja representada pelo maior número de sócios e aquela por um só. Os votos computam-se na proporção dos quinhões; o menor quinhão será contado por um voto; no caso de empate decidirá a sorte, se os sócios não preferirem cometer a decisão a um terceiro.

Art. 487 - Achando-se um navio necessitado de conserto, e convindo neste a maioria, os sócios dissidentes, se não quiserem anuir, serão obrigados a vender os seus quinhões aos outros compartes, estimando-se o preço antes de principiar-se o conserto; se estes não quiserem comprar, proceder-se-á à venda em hasta pública.

Art. 488 - Se o menor número entender que a embarcação necessita de conserto e a maioria se opuser, a minoria tem direito para requerer que se proceda a vistoria judicial; decidindo-se que o conserto é necessário, todos os compartes são obrigados a contribuir para ele.

Art. 489 - Se algum comparte na embarcação quiser vender o seu quinhão, será obrigado a afrontar os outros parceiros; estes têm direito a preferir na compra em igualdade de condições, contanto que efetuem a entrega do preço à vista, ou o consignem em juízo no caso de contestação. Resolvendo-se a venda do navio por deliberação da maioria, a minoria pode exigir que se faça em hasta pública.

Art. 490 - Todos os compartes têm direito, de preferir no fretamento a qualquer terceiro, em igualdade de condições; concorrendo na preferência para a mesma viagem dois ou mais compartes, preferirá o que tiver maior parte de interesses na embarcação; no caso de igualdade de interesses decidirá a sorte; todavia, esta preferência não dá direito para exigir que se varie o destino da viagem acordada pela maioria.

Art. 491 - Toda a parceria ou sociedade de navio é administrada por um ou mais caixas, que representa em juízo e fora dele a todos os interessados, e os responsabiliza; salvo as restrições contidas no instrumento social, ou nos poderes do seu mandato, competentemente registrados (artigo nºs 10, nº 2).

Art. 492 - O caixa deve ser nomeado dentre os compartes; salvo se todos convierem na nomeação de pessoa estranha à parceria; em todos os casos é necessário que o caixa tenha as qualidades exigidas no artigo nº. 484.

Art. 493 - Ao caixa, não havendo estipulação em contrário, pertence nomear, ajustar e despedir o capitão e mais oficiais do navio, dar todas as ordens, e fazer todos os contratos relativos à administração, fretamento e viagens da embarcação; obrando sempre em conformidade do acordo da maioria e do seu mandato, debaixo de sua responsabilidade pessoal para com os compartes pelo que obrar contra o mesmo acordo, ou mandato.

Art. 494 - Todos os proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelas dívidas que o capitão contrair para consertar, habilitar e aprovisionar o navio; sem que esta responsabilidade possa ser ilidida, alegando-se que o capitão excedeu os limites das suas faculdades, ou instruções, se os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a benefício do navio (artigo nº. 517). Os mesmos proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelos prejuízos que o capitão causar a terceiro por falta da diligência que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo (artigo nº. 519). Esta responsabilidade cessa, fazendo aqueles abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem. Não é permitido o abandono ao proprietário ou comparte que for ao mesmo tempo capitão do navio.

Art. 495 - O caixa é obrigado a dar aos proprietários ou compartes, no fim de cada viagem, uma conta da sua gestão, tanto relativa ao estado do navio e parceria, como da viagem finda, acompanhada dos documentos competentes, e a pagar sem demora o saldo líquido que a cada um couber; os proprietários ou compartes são obrigados a examinar a conta do caixa logo que lhes for apresentada, e a pagar sem demora a quota respectiva aos seus quinhões. A aprovação das contas do caixa dada pela maioria dos compartes do navio não obsta a que a minoria dos sócios intente contra eles as ações que julgar competentes.

TÍTULO III

DOS CAPITÃES OU MESTRES DE NAVIO

Art. 496 - Para ser capitão ou mestre de embarcação brasileira, palavras sinônimas neste Código para todos os efeitos de direito, requer-se ser cidadão brasileiro, domiciliado no Império, com capacidade civil para poder contratar validamente.

Art. 497 - O capitão é o comandante da embarcação; toda a tripulação lhe está sujeita, e é obrigada a obedecer e cumprir as suas ordens em tudo quanto for relativo ao serviço do navio.

Art. 498 - O capitão tem a faculdade de impor penas correccionais aos indivíduos da tripulação que perturbarem a ordem do navio, cometerem faltas de disciplina, ou deixarem de fazer o serviço que lhes competir; e até mesmo de proceder à prisão por motivo de insubordinação, ou de qualquer outro crime cometido a bordo, ainda mesmo que o delinqüente seja passageiro; formando os necessários processos, os quais é obrigado a entregar com os presos às autoridades competentes no primeiro porto do Império aonde entrar.

Art. 499 - Pertence ao capitão escolher e ajustar a gente da equipagem, e despedi-la, nos casos em que a despedida possa ter lugar (artigo nº. 555), obrando de concerto com o dono ou armador, caixa, ou consignatário do navio, nos lugares onde estes se acharem presentes. O capitão não pode ser obrigado a receber na equipagem individuo algum contra a sua vontade.

Art. 500 - O capitão que seduzir ou desencaminhar marinheiro matriculado em outra embarcação será punido com a multa de cem mil réis por cada individuo que desencaminhar, e obrigado a entregar o marinheiro seduzido, existindo a bordo do seu navio; e se a embarcação por esta falta deixar de fazer-se à vela, será responsável pelas estadias da demora.

Art. 501 - O capitão é obrigado a ter escrituração regular de tudo quanto diz respeito à administração do navio, e à sua navegação; tendo para este fim três livros distintos, encadernados e rubricados pela autoridade a cargo de quem estiver a matrícula dos navios; pena de responder por perdas e danos que resultarem da sua falta de escrituração regular.

Art. 502 - No primeiro, que se denominará - Livro da Carga - assentará diariamente as entradas e saídas da carga, com declaração específica das marcas e números dos volumes, nomes dos carregadores e consignatários, portos da carga e descarga, fretes ajustados, e quaisquer outras circunstâncias ocorrentes que possam servir para futuros esclarecimentos. No mesmo livro se lançarão também os nomes dos passageiros, com declaração do lugar do seu destino, preço e condições da passagem, e a relação da sua bagagem.

Art. 503 - O segundo livro será da - Receita e Despesa da Embarcação; e nele, debaixo de competentes títulos, se lançará, em forma de contas correntes, tudo quanto o capitão receber e despender respectivamente à embarcação; abrindo-se assento a cada um dos indivíduos da tripulação, com declaração de seus vencimentos, e de qualquer ônus a que se achem obrigados, e a cargo do que receberem por conta de suas soldadas.

Art. 504 - No terceiro livro, que será denominado - Diário da Navegação - se assentará diariamente, enquanto o navio se achar em algum porto, os trabalhos que tiverem lugar a bordo, e os consertos ou reparos do navio. No mesmo livro se assentará também toda a derrota da viagem, notando-se diariamente as observações

que os capitães e os pilotos são obrigados a fazer, todas as ocorrências interessantes à navegação, acontecimentos extraordinários que possam ter lugar a bordo, e com especialidade os temporais, e os danos ou avarias que o navio ou a carga possam sofrer, as deliberações que se tomarem por acordo dos oficiais da embarcação, e os competentes protestos.

Art. 505 - Todos os processos testemunháveis e protestos formados a bordo, tendentes a comprovar sinistros, avarias, ou quaisquer perdas, devem ser ratificados com juramento do capitão perante a autoridade competente do primeiro lugar onde chegar; a qual deverá interrogar o mesmo capitão, oficiais, gente da equipagem (artigo nº. 545, nº 7) e passageiros sobre a veracidade dos fatos e suas circunstâncias, tendo presente o Diário da Navegação, se houver sido salvo.

Art. 506 - Na véspera da partida do porto da carga, fará o capitão inventariar, em presença do piloto e contramestre, as amarras, âncoras, velames e mastreação, com declaração do estado em que se acharem. Este inventário será assinado pelo capitão, piloto e contramestre. Todas as alterações que durante a viagem sofrer qualquer dos sobreditos artigos serão anotadas no Diário da Navegação, e com as mesmas assinaturas.

Art. 507 - O capitão é obrigado a permanecer a bordo desde o momento em que começa a viagem de mar, até a chegada do navio a surgidouro seguro e bom porto; e a tomar os pilotos e práticos necessários em todos os lugares em que os regulamentos, o uso e prudência o exigirem; pena de responder por perdas e danos que da sua falta resultarem.

Art. 508 - É proibido ao capitão abandonar a embarcação, por maior perigo que se ofereça, fora do caso de naufrágio; e julgando-se indispensável o abandono, é obrigado a empregar a maior diligência possível para salvar todos os efeitos do navio e carga, e com preferência os papéis e livros da embarcação, dinheiro e mercadorias de maior valor. Se apesar de toda a diligência os objetos tirados do navio, ou os que nele ficarem se perderem ou forem roubados sem culpa sua, o capitão não será responsável

Art. 509 - Nenhuma desculpa poderá desonerar o capitão que alterar a derrota que era obrigado a seguir, ou que praticar algum ato extraordinário de que possa provir dano ao navio ou à carga, sem ter precedido deliberação tomada em junta composta de todos os oficiais da embarcação, e na presença dos interessados do navio ou na carga, se algum se achar a bordo. Em tais deliberações, e em todas as mais que for obrigado a tomar com acordo dos oficiais do navio, o capitão tem voto de qualidade, e até mesmo poderá obrar contra o vencido, debaixo de sua responsabilidade pessoal, sempre que o julgar conveniente.

Art. 510 - É proibido ao capitão entrar em porto estranho ao do seu destino; e, se ali for levado por força maior (artigo nº. 740), é obrigado a sair no primeiro tempo oportuno que se oferecer; pena de responder pelas perdas e danos que da demora resultarem ao navio ou à carga (artigo nº. 748).

Art. 511 - O capitão que entrar em porto estrangeiro é obrigado a apresentar-se ao cônsul do Império nas primeiras 24 (vinte quatro) horas úteis, e a depositar nas suas mãos a guia ou manifesto da Alfândega, indo de algum porto do Brasil, e à matrícula; e a declarar, e fazer anotar nesta pelo mesmo cônsul, no ato da apresentação, toda e qualquer alteração que tenha ocorrido sobre o mar na tripulação do navio; e antes da saída as que ocorrerem durante a sua estada no mesmo porto.

Quando a entrada for em porto do Império, o depósito do manifesto terá lugar na Alfândega respectiva, havendo-a, e o da matrícula na repartição onde esta se costuma fazer com as sobreditas declarações.

Art. 512 - Na volta da embarcação ao porto donde saiu, ou naquele onde largar o seu comando, é o capitão obrigado a apresentar a matrícula original na repartição encarregada da matrícula dos navios, dentro de 24 (vinte e quatro) horas úteis depois que der fundo, e a fazer as mesmas declarações ordenadas no artigo precedente. Passados 8 (oito) dias depois do referido tempo, prescreve qualquer ação de procedimento, que possa ter lugar contra o capitão por faltas por ele cometidas na matrícula durante a viagem.

O capitão que não apresentar todos os indivíduos matriculados, ou não fizer constar devidamente a razão da falta, será multado, pela autoridade encarregada da matrícula dos navios, em cem mil-réis por cada pessoa que apresentar de menos, com recurso para o Tribunal do Comércio competente.

Art. 513 - Não se achando presentes os proprietários, seus mandatários ou consignatários, incumbe ao capitão ajustar fretamentos, segundo as instruções que tiver recebido (artigo nº. 569).

Art. 514 - O capitão, nos portos onde residirem os donos, seus mandatários ou consignatários, não pode, sem autorização especial destes, fazer despesa alguma extraordinária com a embarcação.

Art. 515 - É permitido ao capitão em falta de fundos, durante a viagem, não se achando presente algum dos proprietários da embarcação, seus mandatários ou consignatários, e na falta deles algum interessado na carga, ou mesmo se, achando-se presentes, não providenciarem, contrair dívidas, tomar dinheiro a risco sobre o casco e pertences do navio e remanescentes dos fretes depois de pagas as soldadas, e até mesmo, na falta absoluta de outro recurso, vender mercadorias da carga, para o reparo ou provisão da embarcação; declarando nos títulos das obrigações que assinar a causa de que estas procedem (artigo nº. 517).

As mercadorias da carga que em tais casos se venderem serão pagas aos carregadores pelo preço que outras de igual qualidade obtiverem no porto da descarga, ou pelo que por arbitradores se estimar no caso da venda ter compreendido todas as da mesma qualidade (artigo nº. 621).

Art. 516 - Para poder ter lugar alguma das providências autorizadas no artigo precedente, é indispensável:

1 - Que o capitão prove falta absoluta de fundos em seu poder pertencentes à embarcação.

2 - Que não se ache presente o proprietário da embarcação, ou mandatário seu ou consignatário, e na falta algum dos interessados na carga; ou que, estando presentes, se dirigiu a eles e não providenciaram.

3 - Que a deliberação seja tomada de acordo com os oficiais da embarcação, lavrando-se no Diário da Navegação termo da necessidade da medida tomada (artigo nº. 504).

A justificação destes requisitos será feita perante o juiz de direito do comércio do porto onde se tomar o dinheiro a risco ou se venderem as mercadorias, e por ele julgada procedente, e nos portos estrangeiros perante os cônsules do Império.

Art. 517 - O capitão que, nos títulos ou instrumentos das obrigações procedentes de despesas por ele feitas para fabrico, habilitação ou abastecimento da embarcação, deixar de declarar a causa de que procedem, ficará pessoalmente obrigado para com as pessoas com quem contratar; sem prejuízo da ação que estas possam ter contra os donos do navio provando que as quantias devidas foram efetivamente aplicadas a benefício deste (artigo nº. 494).

Art. 518 - O capitão que tomar dinheiro sobre o casco do navio e seus pertences, empenhar ou vender mercadorias, fora dos casos em que por este Código lhe é permitido, e o que for convencido de fraude em suas contas, além das indenizações de perdas e danos, ficará sujeito à ação criminal que no caso couber.

Art. 519 - O capitão é considerado verdadeiro depositário da carga e de quaisquer efeitos que receber a bordo, e como tal está obrigado à sua guarda, bom acondicionamento e conservação, e à sua pronta entrega à vista dos conhecimentos (artigo nºs 586 e 587).

A responsabilidade do capitão a respeito da carga principia a correr desde o momento em que a recebe, e continua até o ato da sua entrega no lugar que se houver convencionado, ou que estiver em uso no porto da descarga.

Art. 520 - O capitão tem direito para ser indenizado pelos donos de todas as despesas necessárias que fizer em utilidade da embarcação com fundos próprios ou alheios, contanto que não tenha excedido as suas instruções, nem as faculdades que por sua natureza são inerentes à sua qualidade de capitão.

Art. 521 - É proibido ao capitão pôr carga alguma no convés da embarcação sem ordem ou consentimento por escrito dos carregadores; pena de responder pessoalmente por todo o prejuízo que daí possa resultar.

Art. 522 - Estando a embarcação fretada por inteiro, se o capitão receber carga de terceiro, o afretador tem direito a fazê-la desembarcar.

Art. 523 - O capitão, ou qualquer outro indivíduo da tripulação, que carregar na embarcação, ainda mesmo a pretexto de ser na sua câmara ou nos seus agasalhados, mercadoria de sua conta particular, sem consentimento por escrito do dono do navio ou dos afretadores, pode ser obrigado a pagar frete dobrado.

Art. 524 - O capitão que navega em parceria a lucro comum sobre a carga não pode fazer comércio algum por sua conta particular a não haver convenção em contrário; pena de correrem por conta dele todos os riscos e perdas, e de pertencerem aos demais parceiros os lucros que houver.

Art. 525 - É proibido ao capitão fazer com os carregadores ajustes públicos ou secretos que revertam em benefício seu particular, debaixo de qualquer título ou pretexto que seja; pena de correr por conta dele e dos carregadores, todo o risco que acontecer, e de pertencer ao dono do navio todo o lucro que houver.

Art. 526 - É obrigação do capitão resistir por todos os meios que lhe ditar a sua prudência a toda e qualquer violência que possa intentar-se contra a embarcação, seus pertences e carga; e se for obrigado a fazer entrega de tudo ou de parte, deverá munir-se com os competentes protestos e justificações no mesmo porto, ou no primeiro onde chegar (artigo nºs 504 e 505).

Art. 527 - O capitão não pode reter a bordo os efeitos da carga a título de segurança do frete; mas tem direito de exigir dos donos ou consignatários, no ato da entrega da carga, que depositem ou afiancem a importância do frete, avarias grossas e despesas a seu cargo; e na falta de pronto pagamento, depósito, ou fiança, poderá requerer embargo pelos fretes, avarias e despesas sobre as mercadorias da carga, enquanto estas se acharem em poder dos donos ou consignatários, ou estejam fora das estações públicas ou dentro delas; e mesmo para requerer a sua venda imediata, se forem de fácil deterioração, ou de guarda arriscada ou dispendiosa.

A ação de embargo prescreve passados 30 (trinta) dias a contar da data do último dia da descarga.

Art. 528 - Quando por ausência do consignatário, ou por se não apresentar o portador do conhecimento à ordem, o capitão ignorar a quem deva competentemente fazer a entrega, solicitará do juiz de direito do comércio, e onde o não houver da autoridade local a quem competir, que nomeie depositário para receber os gêneros, e pagar os fretes devidos por conta de quem pertencer.

Art. 529 - O capitão é responsável por todas as perdas e danos que, por culpa sua, omissão ou imperícia, sobrevierem ao navio ou à carga; sem prejuízo das ações criminais a que a sua malversação ou dolo possa dar lugar (artigo nº. 608).

O capitão é também civilmente responsável pelos furtos, ou quaisquer danos praticados a bordo pelos indivíduos da tripulação nos objetos da carga, enquanto esta se achar debaixo da sua responsabilidade.

Art. 530 - Serão pagas pelo capitão todas as multas que forem impostas à embarcação por falta de exata observância das leis e regulamentos das Alfândegas e polícia dos portos; e igualmente os prejuízos que resultarem de discórdias entre os indivíduos da mesma tripulação no serviço desta, se não provar que empregou todos os meios convenientes para as evitar.

Art. 531 - O capitão que, fora do caso de inavegabilidade legalmente provada, vender o navio sem autorização especial dos donos, ficará responsável por perdas e danos, além da nulidade da venda, e do procedimento criminal que possa ter lugar.

Art. 532 - O capitão que, sendo contratado para uma viagem certa, deixar de a concluir sem causa justificada, responderá aos proprietários, afretadores e carregadores pelas perdas e danos que dessa falta resultarem.

Em reciprocidade, o capitão, que sem justa causa for despedido antes de finda a viagem, será pago da sua soldada por inteiro, posto à custa do proprietário ou afretador no lugar onde começou a viagem, e indenizado de quaisquer vantagens que possa ter perdido pela despedida.

Pode, porém, ser despedido antes da viagem começada, sem direito a indenização, não havendo ajuste em contrário.

Art. 533 - Sendo a embarcação fretada para porto determinado, só pode o capitão negar-se a fazer a viagem, sobrevindo peste, guerra, bloqueio ou impedimento legítimo da embarcação sem limitação de tempo.

Art. 534 - Acontecendo falecer algum passageiro ou indivíduo da tripulação durante a viagem, o capitão procederá a inventário de todos os bens que o falecido

deixar, com assistência dos oficiais da embarcação e de duas testemunhas, que serão com preferência passageiros, pondo tudo em boa arrecadação, e logo que chegar ao porto da saída fará entrega do inventário e bens às autoridades competentes.

Art. 535 - Finda a viagem, o capitão é obrigado a dar sem demora contas da sua gestão ao dono ou caixa do navio, com entrega do dinheiro que em si tiver, livros e todos os mais papéis. E o dono ou caixa é obrigado a ajustar as contas do capitão logo que as receber, e a pagar a soma que lhe for devida. Havendo contestação sobre a conta, o capitão tem direito para ser pago imediatamente das soldadas vencidas, prestando fiança de as repor, a haver lugar.

Art. 536 - Sendo o capitão o único proprietário da embarcação, será simultaneamente responsável aos afretadores e carregadores por todas as obrigações impostas aos capitães e aos armadores.

Art. 537 - Toda a obrigação pela qual o capitão, sendo comparte do navio, for responsável à parceria, tem privilégio sobre o quinhão e lucros que o mesmo tiver no navio e fretes.

TÍTULO IV

DO PILOTO E CONTRAMESTRE

Art. 538 - A habilitação e deveres dos pilotos e contramestres são prescritos nos regulamentos de Marinha.

Art. 539 - O piloto, quando julgar necessário mudar de rumo, comunicará ao capitão as razões, que assim o exigem; e se este se opuser, desprezando as suas observações, que em tal caso deverá renovar-lhe na presença dos mais oficiais do navio, lançará o seu protesto no Diário da Navegação (artigo nº. 504), o qual deverá ser por todos assinado, e obedecerá às ordens do capitão, sobre quem recairá toda a responsabilidade.

Art. 540 - O piloto, que, por imperícia, omissão ou malícia, perder o navio ou lhe causar dano, será obrigado a ressarcir o prejuízo que sofrer o mesmo navio ou a carga; além de incorrer nas penas criminais que possam ter lugar; a responsabilidade do piloto não exclui a do capitão nos casos do artigo nº. 529.

Art. 541 - Por morte ou impedimento do capitão recai o comando do navio no piloto, e na falta ou impedimento deste no contramestre, com todas as prerrogativas, faculdades, obrigações e responsabilidades inerentes ao lugar de capitão.

Art. 542 - O contramestre que, recebendo ou entregando fazendas, não exige e entrega ao capitão as ordens, recibos, ou outros quaisquer documentos justificativos do seu ato, responde por perdas e danos daí resultantes.

TÍTULO V

DO AJUSTE E SOLDADAS DOS OFICIAIS E GENTE DA TRIPULAÇÃO, SEUS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Art. 543 - O capitão é obrigado a dar às pessoas da tripulação, que o exigirem, uma nota por ele assinada, em que se declare a natureza do ajuste e preço da

soldada, e a lançar na mesma nota as quantias que se forem pagando por conta. As condições do ajuste entre o capitão e a gente da tripulação, na falta de outro título do contrato, provam-se pelo rol da equipagem ou matrícula; subentendendo-se sempre compreendido no ajuste o sustento da tripulação.

Não constando pela matrícula, nem por outro escrito do contrato, o tempo determinado do ajuste, entende-se sempre que foi por viagem redonda ou de ida e volta ao lugar em que teve lugar a matrícula.

Art. 544 - Achando-se o Livro da Receita e Despesa do navio conforme à matrícula (artigo nº. 467), e escriturado com regularidade (artigo nº. 503), fará inteira fé para solução de quaisquer dúvidas que possam suscitar-se sobre as condições do contrato das soldadas; quanto, porém, às quantias entregues por conta, prevalecerão, em caso de dúvida, os assentos lançados nas notas de que trata o artigo precedente.

Art. 545 - São obrigações dos oficiais e gente da tripulação:

1 - ir para bordo prontos para seguir viagem no tempo ajustado; pena de poderem ser despedidos;

2 - não sair do navio nem passar a noite fora sem licença do capitão; pena de perdimento de 1 (um) mês de soldada;

3 - não retirar os seus efeitos de bordo sem serem visitados pelo capitão, ou pelo seu segundo, debaixo da mesma pena;

4 - obedecer sem contradição ao capitão e mais oficiais, nas suas respectivas qualidades, e abster-se de brigas; debaixo das penas declaradas nos artigos n^{os} 498 e 555;

5 - auxiliar o capitão, em caso de ataque do navio, ou desastre sobrevindo à embarcação ou à carga, seja qual for a natureza do sinistro; pena de perdimento das soldadas vencidas;

6 - finda a viagem, fundear e desaparelhar o navio, conduzi-lo a surgidouro seguro, e amarrá-lo, sempre que o capitão o exigir; pena de perdimento das soldadas vencidas;

7 - prestar os depoimentos necessários para ratificação dos processos testemunháveis, e protestos formados a bordo (artigo nº. 505), recebendo pelos dias da demora uma indenização proporcional às soldadas que venciam; faltando a este dever não terão ação para demandar as soldadas vencidas.

Art. 546 - Os oficiais e quaisquer outros indivíduos da tripulação, que, depois de matriculados, abandonarem a viagem antes de começada, ou se ausentarem antes de acabada, podem ser compelidos com prisão ao cumprimento do contrato, a repor o que se lhes houver pago adiantado, e a servir 1 (um) mês sem receberem soldada.

Art. 547 - Se depois de matriculada a equipagem se romper a viagem no porto da matrícula por fato do dono, capitão, ou afretador, a todos os indivíduos da tripulação justos ao mês se abonará a soldada de 1 (um) mês, além da que tiverem vencido; aos que estiverem contratados por viagem abonar-se-á metade da soldada ajustada.

Se, porém, o rompimento da viagem tiver lugar depois da saída do porto da matrícula, os indivíduos justos ao mês têm direito a receber, não pelo tempo vencido, mas também pelo que seria necessário para regressarem ao porto da saída, ou para chegarem ao do destino, fazendo-se a conta por aquele que se achar mais próximo; aos contratados por viagem redonda se pagará como se a viagem se achasse terminada.

Tanto os indivíduos da equipagem justos por viagem, como os justos ao mês, têm direito a que se lhes pague a despesa da passagem do porto da despedida para aquele onde ou para onde se ajustarem, que for mais próximo. Cessa esta obrigação sempre que os indivíduos da equipagem podem encontrar soldada no porto da despedida.

Art. 548 - Rompendo-se a viagem por causa de força maior, a equipagem, se a embarcação se achar no porto do ajuste, só tem direito a exigir as soldadas vencidas.

São causas de força maior:

1 - declaração de guerra, ou interdito de comércio entre o porto da saída e o porto do destino da viagem;

2 - declaração de bloqueio do porto, ou peste declarada nele existente;

3 - proibição de admissão no mesmo porto dos gêneros carregados na embarcação;

4 - detenção ou embargo da embarcação (no caso de se não admitir fiança ou não ser possível dá-la), que exceda ao tempo de 90 (noventa) dias;

5 - inavegabilidade da embarcação acontecida por sinistro.

Art. 549 - Se o rompimento da viagem por causa de força maior acontecer achando-se a embarcação em algum porto de arribada, a equipagem contratada ao mês só tem direito a ser paga pelo tempo vencido desde a saída do porto até o dia em que for despedida, e a equipagem justa por viagem não tem direito a soldada alguma se a viagem não se conclui.

Art. 550 - No caso de embargo ou detenção, os indivíduos da tripulação justos ao mês vencerão metade de suas soldadas durante o impedimento, não excedendo este de 90 (noventa) dias; findo este prazo caduca o ajuste. Aqueles, porém, que forem justos por viagem redonda são obrigados a cumprir seus contratos até o fim da viagem.

Todavia, se o proprietário da embarcação vier a receber indenização pelo embargo ou detenção, será obrigado a pagar as soldadas por inteiro aos que forem justos ao mês, e aos de viagem redonda na devida proporção.

Art. 551 - Quando o proprietário, antes de começada a viagem, der à embarcação destino diferente daquele que tiver sido declarado no contrato, terá lugar novo ajuste; e os que se não ajustarem só terão direito a receber o vencido, ou a reter o que tiverem recebido adiantado.

Art. 552 - Se depois da chegada da embarcação ao porto do seu destino, e ultimada a descarga, o capitão, em lugar de fazer o seu retorno, fretar ou carregar a embarcação para ir a outro destino, é livre aos indivíduos da tripulação ajustarem-se de novo ou retirarem-se, não havendo no contrato estipulação em contrário.

Todavia, se o capitão, fora do Império, achar a bem navegar para outro porto livre, e nele carregar ou descarregar, a tripulação não pode despedir-se, posto que a viagem se prolongue além do ajuste; recebendo os indivíduos justos por viagem um aumento de soldada na proporção da prolongação.

Art. 553 - Sendo a tripulação justa a partes ou quinhão no frete, não lhe será devida indenização alguma pelo rompimento, retardação ou prolongação da viagem causada por força maior; mas se o rompimento, retardação ou prolongação provier de fato dos carregadores, terá parte nas indenizações que se concederem ao navio; fazendo-se a divisão entre os donos do navio e a gente da tripulação, na mesma proporção em que o frete deveria ser dividido.

Se o rompimento, retardação ou prolongação provier de fato do capitão ou proprietário do navio, estes serão obrigados às indenizações proporcionais respectivas. Quando a viagem for mudada para porto mais vizinho, ou abreviada por outra qualquer causa, os indivíduos da tripulação justos por viagem serão pagos por inteiro.

Art. 554 - Se alguém da tripulação depois de matriculado for despedido sem justa causa, terá direito de haver a soldada contratada por inteiro, sendo redonda, e se for ao mês far-se-á a conta pelo termo médio do tempo que costuma gastar-se nas viagens para o porto do ajuste. Em tais casos o capitão não tem direito para exigir do dono do navio as indenizações que for obrigado a pagar; salvo tendo obrado com sua autorização.

Art. 555 - São causas justas para a despedida:

1 - perpetração de algum crime, ou desordem grave que perturbe a ordem da embarcação, reincidência em insubordinação, falta de disciplina ou de cumprimento de deveres (artigo nº. 498);

2 - embriaguez habitual;

3 - ignorância do mister para que o despedido se tiver ajustado;

4 - qualquer ocorrência que o inabilite para desempenhar as suas obrigações, com exceção do caso prevenido no artigo nº. 560.

Art. 556 - Os oficiais e gente da tripulação podem despedir-se, antes de começada a viagem, nos casos seguintes:

1 - quando o capitão muda do destino ajustado (artigo nº. 551);

2 - se depois do ajuste o Império é envolvido em guerra marítima, ou há notícias certas de peste no lugar do destino;

3 - se assoldados para ir em comboio, este não tem lugar;

4 - morrendo o capitão, ou sendo despedido.

Art. 557 - Nenhum indivíduo da tripulação pode intentar litígio contra o navio ou capitão, antes de terminada a viagem; todavia, achando-se o navio em bom porto, os indivíduos maltratados, ou a quem o capitão houver faltado com o devido sustento, poderão demandar a rescisão do contrato.

Art. 558 - Sendo a embarcação apresada, ou naufragando, a tripulação não tem direito às soldadas vencidas na viagem do sinistro, nem o dono do navio a reclamar as que tiver pago adiantadas.

Art. 559 - Se a embarcação aprisionada se recuperar achando-se ainda a tripulação a bordo, será esta paga de suas soldadas por inteiro.

Salvando-se do naufrágio alguma parte do navio ou da carga, a tripulação terá direito a ser paga das soldadas vencidas na última viagem, com preferência a outra qualquer dívida anterior, até onde chegar o valor da parte do navio que se puder salvar; e não chegando esta, ou se nenhuma parte se tiver salvado, pelos fretes da carga salva.

Entende-se última viagem, o tempo decorrido desde que a embarcação principiou a receber o lastro ou carga que tiver a bordo na ocasião do apresamento, ou naufrágio.

Se a tripulação estiver justa a partes, será paga somente pelos fretes dos salvados, e em devida proporção de rateio com o capitão.

Art. 560 - Não deixará de vencer a soldada ajustada qualquer indivíduo da tripulação que adoecer durante a viagem em serviço do navio, e o curativo será por conta deste; se, porém, a doença for adquirida fora do serviço do navio, cessará o vencimento da soldada enquanto ela durar, e a despesa do curativo será por conta das soldadas vencidas; e se estas não chegarem, por seus bens ou pelas soldadas que possam vir a vencer.

Art. 561 - Falecendo algum indivíduo da tripulação durante a viagem, a despesa do seu enterro será paga por conta do navio; e seus herdeiros têm direito à soldada devida até o dia do falecimento, estando justo ao mês; até o porto do destino se a morte acontecer em caminho para ele, sendo o ajuste por viagem; e à de ida e volta acontecendo em torna-viagem, se o ajuste for por viagem redonda.

Art. 562 - Qualquer que tenha sido o ajuste, o indivíduo da tripulação que for morto em defesa da embarcação será considerado como vivo para todos os vencimentos e quaisquer interesses que possam vir aos da sua classe, até que a mesma embarcação chegue ao porto do seu destino.

O mesmo benefício gozará o que for aprisionado em ato de defesa da embarcação, se esta chegar a salvamento.

Art. 563 - Acabada a viagem, a tripulação tem ação para exigir o seu pagamento dentro de 3 (três) dias depois de ultimada a descarga, com os juros da lei no caso de mora (artigo nº. 449, nº 4).

Ajustando-se os oficiais e gente da tripulação para diversas viagens, poderão, terminada cada viagem, exigir as soldadas vencidas.

Art. 564 - Todos os indivíduos da equipagem têm hipoteca tácita no navio e fretes para serem pagos das soldadas vencidas na última viagem com preferência a outras dívidas menos privilegiadas; e em nenhum caso o réu será ouvido sem depositar a quantia pedida.

Entender-se-á por equipagem ou tripulação para o dito efeito, e para todos os mais dispostos neste Título, o capitão, oficiais, marinheiros e todas as mais pessoas empregadas no serviço do navio, menos as sobrecargas.

Art. 565 - O navio e frete respondem para com os donos da carga pelos danos que sofrerem por delitos, culpa ou omissão culposa do capitão ou gente da tripulação, perpetrados em serviço do navio; salvas as ações dos proprietários da embarcação contra o capitão, e deste contra a gente da tripulação.

O salário do capitão e as soldadas da equipagem são hipoteca especial nestas ações.

TÍTULO VI

DOS FRETAMENTOS

Capítulo I

DA NATUREZA E FORMA DO CONTRATO DE FRETAMENTO E DAS CARTAS-PARTIDAS

Art. 566 - O contrato de fretamento de qualquer embarcação, quer seja na sua totalidade ou em parte, para uma ou mais viagens, quer seja à carga, colheita ou prancha. O que tem lugar quando o capitão recebe carga de quanto se apresentam, deve provar-se por escrito. No primeiro caso o instrumento, que se chama carta-partida ou carta de fretamento, deve ser assinado pelo fretador e afretador, e por quaisquer outras pessoas que intervenham no contrato, do qual se dará a cada uma das partes um exemplar; e no segundo, o instrumento chama-se conhecimento, e basta ser assinado pelo capitão e o carregador. Entende-se por fretador o que dá, e por afretador o que toma a embarcação a frete.

Art. 567 - A carta-partida deve enunciar:

1 - o nome do capitão e o do navio, o porte deste, a nação a que pertence, e o porto do seu registro (artigo nº. 460);

2 - o nome do fretador e o do afretador, e seus respectivos domicílios; se o fretamento for por conta de terceiro deverá também declarar-se o seu nome e domicílio;

3 - a designação da viagem, se é redonda ou ao mês, para uma ou mais viagens, e se estas são de ida e volta ou somente para ida ou volta, e finalmente se a embarcação se freta no todo ou em parte;

4 - o gênero e quantidade da carga que o navio deve receber, designada por toneladas, nºs, peso ou volume, e por conta de quem a mesma será conduzida para bordo, e deste para terra;

5 - o tempo da carga e descarga, portos de escala quando a haja, as estadias e sobre estadias ou demoras, e a forma por que estas se hão de vencer e contar;

6 - o preço do frete, quanto há de pagar-se de primagem ou gratificação, e de estadias e sobre estadias, e a forma, tempo e lugar do pagamento;

7 - se há lugares reservados no navio, além dos necessários para uso e acomodação do pessoal e material do serviço da embarcação;

8 - todas as mais estipulações em que as partes se acordarem.

Art. 568 - As cartas de fretamento devem ser lançadas no Registro do Comércio, dentro de 15 (quinze) dias a contar da saída da embarcação nos lugares da residência dos Tribunais do Comércio, e nos outros, dentro do prazo que estes designarem (artigo nº. 31).

Art. 569 - A carta de fretamento valerá como instrumento público tendo sido feita por intervenção e com assinatura de algum corretor de navios, ou na falta de corretor por tabelião que porte por fé ter sido passada na sua presença e de duas testemunhas com ele assinadas. A carta de fretamento que não for autenticada por alguma das duas referidas formas, obrigará as próprias partes mas não dará direito contra terceiro.

As cartas de fretamento assinadas pelo capitão valem ainda que este tenha excedido as faculdades das suas instruções; salvo o direito dos donos do navio por perdas e danos contra ele pelos abusos que cometer.

Art. 570 - Fretando-se o navio por inteiro, entende-se que fica somente reservada a câmara do capitão, os agasalhados da equipagem, e as acomodações necessárias para o material da embarcação.

Art. 571 - Dissolve-se o contrato de fretamento, sem que haja lugar a exigência alguma de parte a parte:

1 - Se a saída da embarcação for impelida, antes da partida, por força maior sem limitação de tempo.

2 - Sobrevindo, antes de principiada a viagem, declaração de guerra, ou interdito de comércio com o país para onde a embarcação é destinada, em consequência do qual o navio e a carga conjuntamente não sejam considerados como propriedade neutra.

3 - Proibição de exportação de todas ou da maior parte das fazendas compreendidas na carta de fretamento do lugar donde a embarcação deva partir, ou de importação no de seu destino.

4 - Declaração de bloqueio do porto da carga ou do seu destino, antes da partida do navio.

Em todos os referidos casos as despesas da descarga serão por conta do afretador ou carregadores.

Art. 572 - Se o interdito de comércio com o porto do destino do navio acontece durante a sua viagem, e se por este motivo o navio é obrigado a voltar com a carga,

deve-se somente o frete pela ida, ainda que o navio tivesse sido fretado por ida e volta.

Art. 573 - Achando-se um navio fretado em lastro para outro porto onde deva carregar, dissolve-se o contrato, se chegando a esse porto sobrevier algum dos impedimentos designados nos artigos nºs 571 e 572, sem que possa ter lugar indenização alguma por nenhuma das partes, quer o impedimento venha só do navio, quer do navio e carga. Se, porém, o impedimento nascer da carga e não do navio, o afretador será obrigado a pagar metade do frete ajustado.

Art. 574 - Poderá igualmente rescindir-se o contrato de fretamento a requerimento do afretador, se o capitão lhe tiver ocultado a verdadeira bandeira da embarcação; ficando este pessoalmente responsável ao mesmo afretador por todas as despesas da carga e descarga, e por perdas e danos, se o valor do navio não chegar para satisfazer o prejuízo.

Capítulo II

DOS CONHECIMENTOS

Art. 575 - O conhecimento deve ser datado, e declarar:

1 - o nome do capitão, e o do carregador e consignatário (podendo omitir-se o nome deste se for à ordem), e o nome e porte do navio;

2 - a qualidade e a quantidade dos objetos da carga, suas marcas e números, anotados à margem;

3 - o lugar da partida e o do destino, com declaração das escalas, havendo-as;

4 - o preço do frete e primagem, se esta for estipulada, e o lugar e forma do pagamento;

5 - a assinatura do capitão (artigo nº. 577), e a do carregador.

Art. 576 - Sendo a carga tomada em virtude de carta de fretamento, o portador do conhecimento não fica responsável por alguma condição ou obrigação especial contida na mesma carta, se o conhecimento não tiver a cláusula - segundo a carta de fretamento.

Art. 577 - O capitão é obrigado a assinar todas as vias de um mesmo conhecimento que o carregador exigir, devendo ser todas do mesmo teor e da mesma data, e conter o número da via. Uma via ficará em poder do capitão, as outras pertencem ao carregador.

Se o capitão for ao mesmo tempo o carregador, os conhecimentos respectivos serão assinados por duas pessoas da tripulação a ele imediatas no comando do navio, e uma via será depositada nas mãos do armador ou do consignatário.

Art. 578 - Os conhecimentos serão assinados e entregues dentro de 24 (vinte e quatro) horas, depois de ultimada a carga, em resgate dos recibos provisórios; pena

de serem responsáveis por todos os danos que resultarem do retardamento da viagem, tanto o capitão como os carregadores que houverem sido remissos na entrega dos mesmos conhecimentos.

Art. 579 - Seja qual for a natureza do conhecimento, não poderá o carregador variar a consignação por via de novos conhecimentos, sem que faça prévia entrega ao capitão de todas as vias que este houver assinado.

O capitão que assinar novos conhecimentos sem ter recolhido todas as vias do primeiro ficará responsável aos portadores legítimos que se apresentarem com alguma das mesmas vias.

Art. 580 - Alegando-se extravio dos primeiros conhecimentos, o capitão não será obrigado a assinar segundos, sem que o carregador preste fiança à sua satisfação pelo valor da carga neles declarada.

Art. 581 - Falecendo o capitão da embarcação antes de fazer-se à vela, ou deixando de exercer o seu ofício, os carregadores têm direito para exigir do sucessor que revalide com a sua assinatura os conhecimentos por aquele assinados, conferindo-se a carga com os mesmos conhecimentos; o capitão que os assinar sem esta conferência responderá pelas faltas; salvo se os carregadores convierem que ele declare nos conhecimentos que não conferiu a carga.

No caso de morte do capitão ou de ter sido despedido sem justa causa, serão pagas pelo dono do navio as despesas da conferência; mas se a despedida provier de fato do capitão, serão por conta deste.

Art. 582 - Se as fazendas carregadas não tiverem sido entregues por número, peso ou medida, ou no caso de haver dúvida na contagem, o capitão pode declarar nos conhecimentos, que o mesmo número, peso ou medida lhe são desconhecidos; mas se o carregador não convier nesta declaração deverá proceder-se a nova contagem, correndo a despesa por conta de quem a tiver ocasionado.

Convindo o carregador na sobredita declaração, o capitão ficará somente obrigado a entregar no porto da descarga os efeitos que se acharem dentro da embarcação pertencentes ao mesmo carregador, sem que este tenha direito para exigir mais carga; salvo se provar que houve desvio da parte do capitão ou da tripulação.

Art. 583 - Constando ao capitão que há diversos portadores das diferentes vias de um conhecimento das mesmas fazendas, ou tendo-se feito seqüestro, arresto ou penhora nelas, é obrigado a pedir depósito judicial, por conta de quem pertencer.

Art. 584 - Nenhuma penhora ou embargo de terceiro, que não for portador de alguma das vias de conhecimento, pode, fora do caso de reivindicação segundo as disposições deste Código (artigo nº. 874), nº 2), privar o portador do mesmo conhecimento da faculdade de requerer o depósito ou venda judicial das fazendas no caso sobredito; salvo o direito do exequente ou de terceiro opoente sobre o preço da venda.

Art. 585 - O capitão pode requerer o depósito judicial todas as vezes que os portadores de conhecimentos se não apresentarem para receber a carga imediatamente que ele der princípio à descarga, e nos casos em que o consignatário esteja ausente ou seja falecido.

Art. 586 - O conhecimento concebido nos termos enunciados no artigo nº. 575 faz inteira prova entre todas as partes interessadas na carga e frete, e entre elas e os seguradores; ficando salva a estes e aos donos do navio a prova em contrário.

Art. 587 - O conhecimento feito em forma regular (artigo nº 575) tem força e é acionável como escritura pública.

Sendo passado à ordem é transferível e negociável por via de endosso.

Art. 588 - Contra os conhecimentos só pode opor-se falsidade, quitação, embargo, arresto ou penhora e depósito judicial, ou perdimento dos efeitos carregados por causa justificada.

Art. 589 - Nenhuma ação entre o capitão e os carregadores ou seguradores será admissível em juízo se não for logo acompanhada do conhecimento original. A falta deste não pode ser suprida pelos recibos provisórios da carga; salvo provando-se que o carregador fez diligência para obtê-lo e que, fazendo-se o navio à vela sem o capitão o haver passado, interpôs competente protesto dentro dos primeiros 3 (três) dias úteis, contados da saída do navio, com intimação do armador, consignatário ou outro qualquer interessado, e na falta destes por editais; ou sendo a questão de seguros sobre sinistro acontecido no porto da carga, se provar que o mesmo sinistro aconteceu antes do conhecimento poder ser assinado.

Capítulo III

DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DO FRETADOR E AFRETADOR

Art. 590 - O fretador é obrigado a ter o navio prestes para receber a carga, e o afretador a efetuar-la no tempo marcado no contrato.

Art. 591 - Não se tendo determinado na carta de fretamento o tempo em que deve começar a carregar-se, entende-se que principia a correr desde o dia em que o capitão declarar que está pronto para receber a carga; se o tempo que deve durar a carga e a descarga não estiver fixado, ou quanto se há de pagar de primagem e estadias e sobreestadias, e o tempo e modo do pagamento, será tudo regulado pelo uso do porto onde uma ou outra deva efetuar-se.

Art. 592 - Vencido o prazo, e o das estadias e sobre estadias que se tiverem ajustado, e, na falta de ajuste, as do uso no porto da carga, sem que o afretador tenha carregado efeitos alguns, terá o capitão a escolha, ou de resilir do contrato e exigir do afretador metade do frete ajustado e primagem com estadias e sobre estadias, ou de empreender a viagem sem carga, e finda ela exigir dele o frete por inteiro e primagem, com as avarias que forem devidas, estadias e sobre estadias.

Art. 593 - Quando o afretador carrega só parte da carga no tempo apazado, o capitão, vencido o tempo das estadias e sobre estadias, tem direito, ou de proceder a descarga por conta do mesmo afretador e pedir meio frete, ou de empreender a viagem com a parte da carga que tiver a bordo para haver o frete por inteiro no porto do seu destino, com as mais despesas declaradas no artigo antecedente.

Art. 594 - Renunciando o afretador ao contrato antes de começarem a correr os dias suplementares da carga, será obrigado a pagar metade do frete e primagem.

Art. 595 - Sendo o navio fretado por inteiro, o afretador pode obrigar o fretador a que faça sair o navio logo que tiver metido a bordo carga suficiente para pagamento do frete e primagem, estadias e sobre estadias, ou prestado fiança ao pagamento. O capitão neste caso não pode tomar carga de terceiro sem consentimento por escrito do afretador, nem recusar-se à saída; salvo por falta de prontificação do navio, que, segundo as cláusulas do fretamento, não possa ser imputável ao fretador.

Art. 596 - Tendo o fretador direito de fazer sair o navio sem carga ou só com parte dela (artigo nºs 592 e 593), poderá, para segurança do frete e de outras indenizações a que haja lugar, completar a carga por outros carregadores, independente de consentimento do afretador; mas o benefício do novo frete pertencerá a este.

Art. 597 - Se o fretador houver declarado na carta-partida maior capacidade daquela que o navio na realidade tiver, não excedendo da décima parte, o afretador terá opção para anular o contrato, ou exigir correspondente abatimento no frete, com indenização de perdas e danos; salvo se a declaração estiver conforme à lotação do navio.

Art. 598 - O fretador pode fazer descarregar à custa do afretador os efeitos que este introduzir no navio além da carga ajustada na carta de fretamento; salvo prestando-se aquele a pagar o frete correspondente, se o navio os puder receber.

Art. 599 - Os carregadores ou afretadores respondem pelos danos que resultarem, se, sem ciência e consentimento do capitão, introduzirem no navio fazendas, cuja saída ou entrada for proibida, e de qualquer outro fato ilícito que praticarem ao tempo da carga ou descarga; e, ainda que as fazendas sejam confiscadas, serão obrigados a pagar o frete e primagem por inteiro, e a avaria grossa.

Art. 600 - Provando-se que o capitão consentiu na introdução das fazendas proibidas, ou que, chegando ao seu conhecimento em tempo, as não fez descarregar, ou sendo informado depois da viagem começada as não denunciou no ato da primeira visita da Alfândega que receber a bordo no porto do seu destino, ficará solidariamente obrigado para com todos os interessados por perdas e danos que resultarem ao navio ou à carga, e sem ação para haver o frete, nem indenização alguma do carregador, ainda que esta se tenha estipulado.

Art. 601 - Estando o navio a frete de carga geral, não pode o capitão, depois que tiver recebido alguma parte da carga, recusar-se a receber a mais que se lhe oferecer por frete igual, não achando outro mais vantajoso; pena de poder ser compelido pelos carregadores dos efeitos recebidos a que se faça à vela com o primeiro vento favorável, e de pagar as perdas e danos que dá demora resultarem.

Art. 602 - Se o capitão, quando tomar frete à colheita ou à prancha, fixar o tempo durante o qual a embarcação estará à carga, findo o tempo marcado será obrigado a partir com o primeiro vento favorável; pena de responder pelas perdas e danos que resultarem do retardamento da viagem; salvo convindo na demora a maioria dos carregadores em relação ao valor do frete.

Art. 603 - Não tendo o capitão fixado o tempo da partida, é obrigado a sair com o primeiro vento favorável depois que tiver recebido mais de dois terços da carga correspondente à lotação do navio, se assim o exigirem a maioria dos carregadores em relação ao valor do frete, sem que nenhum dos outros possa retirar as fazendas que tiver a bordo.

Art. 604 - Se o capitão, no caso do artigo antecedente, não puder obter mais de dois terços da carga dentro de 1 (um) mês depois que houver posto o navio a frete geral, poderá sub-rogar outra embarcação para transporte da carga que tiver a bordo, contanto que seja igualmente apta para fazer a viagem, pagando a despesa da baldeação da carga, e o aumento de frete e do prêmio do seguro; será, porém, lícito aos carregadores retirar de bordo as suas fazendas, sem pagar frete, sendo por conta deles a despesa de desarrumação e descarga, restituindo os recibos provisórios ou conhecimentos, e dando fiança pelos que tiverem remetido. Se o capitão não puder achar navio, e os carregadores não quiserem descarregar, será obrigado a sair 60 (sessenta) dias depois que houver posto o navio à carga, com a que tiver a bordo.

Art. 605 - Não tendo a embarcação capacidade para receber toda a carga contratada com diversos carregadores ou afretadores, terá preferência a que se achar a bordo, e depois a que tiver prioridade na data dos contratos; e se estes forem todos da mesma data haverá lugar a rateio, ficando o capitão responsável pela indenização dos danos causados.

Art. 606 - Fretando-se a embarcação para ir receber carga em outro porto, logo que lá chegar, deverá o capitão apresentar-se sem demora ao consignatário, exigindo dele que lhe declare por escrito na carta de fretamento o dia, mês e ano de sua apresentação; pena de não principiar a correr o tempo do fretamento antes da sua apresentação.

Recusando o consignatário fazer na carta de fretamento a declaração requerida, deverá protestar e fazer-lhe intimar o protesto, e avisar o afretador. Se passado o tempo devido para a carga, e o da demora ou de estadias e sobre estadias, o consignatário não tiver carregado o navio, o capitão, fazendo-o previamente intimar por via de novo protesto para efetuar a entrega da carga dentro do tempo ajustado, e não cumprindo ele, nem tendo recebido ordens do afretador, fará diligência para contratar carga por conta deste para o porto do seu destino; e com carga ou sem ela seguirá para ele, onde o afretador será obrigado a pagar-lhe o frete por inteiro com as demoras vencidas, fazendo encontro dos fretes da carga tomada por sua conta, se alguma houver tomado (artigo nº. 596).

Art. 607 - Sendo um navio embargado na partida, em viagem, ou no lugar da descarga, por fato ou negligência do afretador ou de algum dos carregadores, ficará o culpado obrigado, para com o fretador ou capitão e os mais carregadores, pelas perdas e danos que o navio ou as fazendas vierem a sofrer provenientes desse fato.

Art. 608 - O capitão é responsável ao dono do navio e ao afretador e carregadores por perdas e danos, se por culpa sua o navio for embargado ou retardado na partida, durante a viagem, ou no lugar do seu destino.

Art. 609 - Se antes de começada a viagem ou no curso dela, a saída da embarcação for impedida temporariamente por embargo ou força maior, subsistirá o contrato, sem haver lugar a indenizações de perdas e danos pelo retardamento. O carregador neste caso poderá descarregar os seus efeitos durante a demora, pagando a despesa, e prestando fiança de os tornar a carregar logo que cesse o impedimento, ou de pagar o frete por inteiro e estadias e sobre estadias, não os reembarcando.

Art. 610 - Se o navio não puder entrar no porto do seu destino por declaração de guerra, interdito de comércio, ou bloqueio, o capitão é obrigado a seguir imediatamente para aquele que tenha sido prevenido na sua carta de ordens. Não se achando prevenido, procurará o porto mais próximo que não estiver impedido; e daí

fará os avisos competentes ao fretador e afretadores, cujas ordens deve esperar por tanto tempo quanto seja necessário para receber a resposta. Não recebendo esta, o capitão deve voltar para o porto da saída com a carga.

Art. 611 - Sendo arrestado um navio no curso da viagem por ordem de uma potência, nenhum frete será devido pelo tempo da detenção sendo fretado ao mês, nem aumento de frete se for por viagem. Quando o navio for fretado para 2 (dois) ou mais portos e acontecer que em um deles se saiba ter sido declarada guerra contra a potência a que pertence o navio ou a carga, o capitão, se nem esta nem aquele forem livres, quando não possa partir em comboio ou por algum outro modo seguro, deverá ficar no porto da notícia até receber ordens do dono do navio ou do afretador. Se só o navio não for livre, o fretador pode resilir do contrato, com direito ao frete vencido, estadias e sobre estadias e avaria grossa, pagando as despesas da descarga. Se, pelo contrário, só a carga não for livre, o afretador tem direito para rescindir o contrato, pagando a despesa da descarga, e o capitão procederá na conformidade dos artigos nºs 592 e 596.

Art. 612 - Sendo o navio obrigado a voltar ao porto da saída, ou a arribar a outro qualquer por perigo de piratas ou de inimigos, podem os carregadores ou consignatários convir na sua total descarga, pagando as despesas desta e o frete da ida por inteiro, e prestando a fiança determinada no artigo nº. 609. Se o fretamento for ao mês, o frete é devido somente pelo tempo que o navio tiver sido empregado.

Art. 613 - Se o capitão for obrigado a consertar a embarcação durante a viagem, o afretador, carregadores, ou consignatários, não querendo esperar pelo conserto, podem retirar as suas fazendas pagando todo o frete, estadias e sobre estadias e avaria grossa, havendo-a, as despesas da descarga e desarrumação.

Art. 614 - Não admitindo o navio conserto, o capitão é obrigado a fretar por sua conta, e sem poder exigir aumento algum do frete, uma ou mais embarcações para transportar a carga ou lugar do destino. Se o capitão não puder fretar outro ou outros navios dentro de 60 (sessenta) dias depois que o navio for julgado inavegável, e quando o conserto for impraticável, deverá requerer depósito judicial da carga e interpor os competentes protestos para sua ressalva; neste caso o contrato ficará resciso, e somente se deverá o frete vencido. Se, porém, os afretadores ou carregadores provarem que o navio condenado por incapaz estava inavegável quando se fez à vela, não serão obrigados a frete algum, e terão ação de perdas e danos contra o fretador. Esta prova é admissível não obstante e contra os certificados da visita da saída.

Art. 615 - Ajustando-se os fretes por peso, sem se designar se é líquido ou bruto, deverá entender-se que é peso bruto; compreendendo-se nele qualquer espécie de capa, caixa ou vasilha em que as fazendas se acharem acondicionadas.

Art. 616 - Quando o frete for justo por número, peso ou medida, e houver condição de que a carga será entregue no portaló do navio, o capitão tem direito de requerer que os efeitos sejam contados, medidos ou pesados a bordo do mesmo navio antes da descarga; e procedendo-se a esta diligência não responderá por faltas que possam aparecer em terra; se, porém, as fazendas se descarregarem sem se contarem, medirem ou pesarem, o consignatário terá direito de verificar em terra a identidade, número, medição ou peso, e o capitão será obrigado a conformar-se com o resultado desta verificação.

Art. 617 - Nos gêneros que por sua natureza são suscetíveis de aumento ou diminuição, independentemente de má arrumação ou falta de estiva, ou de defeito no vasilhame, como é, por exemplo, o sal, será por conta do dono qualquer diminuição ou aumento que os mesmos gêneros tiverem dentro do navio; e em um e outro caso deve-se frete do que se numerar, medir ou pesar no ato da descarga.

Art. 618 - Havendo presunção de que as fazendas foram danificadas, roubadas ou diminuídas, o capitão é obrigado, e o consignatário e quaisquer outros interessados têm direito a requerer que sejam judicialmente visitadas e examinadas, e os danos estimados a bordo antes da descarga, ou dentro em 24 (vinte e quatro) horas depois; e ainda que este procedimento seja requerido pelo capitão não prejudicará os seus meios de defesa.

Se as fazendas forem entregues sem o referido exame, os consignatários têm direito de fazer proceder a exame judicial no preciso termo de 48 (quarenta e oito) horas depois da descarga; e passado este prazo não haverá mais lugar a reclamação alguma.

Todavia, não sendo a avaria ou diminuição visível por fora, o exame judicial poderá validamente fazer-se dentro de 10 (dez) dias depois que as fazendas passarem às mãos dos consignatários, nos termos do artigo nº 211.

Art. 619 - O capitão ou fretador não pode reter fazendas no navio a pretexto de falta de pagamento de frete, avaria grossa ou despesas; poderá, porém, precedendo competente protesto, requerer o depósito de fazendas equivalentes, e pedir venda delas, ficando-lhe direito salvo pelo resto contra o carregador, no caso de insuficiência do depósito.

A mesma disposição tem lugar quando o consignatário recusa receber a carga.

Nos dois referidos casos, se a avaria grossa não puder ser regulada imediatamente, é lícito ao capitão exigir o depósito judicial da soma que se arbitrar.

Art. 620 - O capitão que entregar fazendas antes de receber o frete, avaria grossa e despesas, sem pôr em prática os meios do artigo precedente, ou os que lhe facultarem os leis ou usos do lugar da descarga, não terá ação para exigir o pagamento do carregador ou afretador, provando este que carregou as fazendas por conta de terceiro.

Art. 621 - Pagam frete por inteiro as fazendas que se deteriorarem por avaria, ou diminuïrem, por mau acondicionamento das vasilhas, caixas, capas ou outra qualquer cobertura em que forem carregadas, provando o capitão que o dano não procedeu de falta de arrumação ou de estiva (artigo nº. 624).

Pagam igualmente frete por inteiro as fazendas que o capitão é obrigado a vender nas circunstâncias previstas no artigo nº. 515.

O frete das fazendas alijadas para salvação comum do navio e da carga abona-se por inteiro como avaria grossa (artigo nº. 764).

Art. 622 - Não se deve frete das mercadorias perdidas por naufrágio ou varação, roubo de piratas ou presa de inimigo, e, tendo-se pago adiantado, repete-se; salvo convenção em contrário.

Todavia, resgatando-se o navio e fazendas, ou salvando-se do naufrágio, deve-se o frete correspondente até o lugar da presa, ou naufrágio; e será pago por inteiro se o capitão conduzir as fazendas salvas até o lugar do destino, contribuindo este ao fretador por avaria grossa no dano, ou resgate.

Art. 623 - Salvando-se no mar ou nas praias, sem cooperação da tripulação, fazendas que fizeram parte da carga, e sendo depois de salvas entregues por pessoas estranhas, não se deve por elas frete algum.

Art. 624 - O carregador não pode abandonar as fazendas ao frete. Todavia pode ter lugar o abandono dos líquidos, cujas vasilhas se achem vazias ou quase vazias.

Art. 625 - A viagem para todos os efeitos do vencimento de fretes, se outra coisa se não ajustar, começa a correr desde o momento em que a carga fica debaixo da responsabilidade do capitão.

Art. 626 - Os fretes e avarias grossas têm hipoteca tácita e especial nos efeitos que fazem objeto da carga, durante 30 (trinta) dias depois da entrega, se antes desse termo não houverem passado para o domínio de terceiro.

Art. 627 - A dívida de fretes, primagem, estadias e sobre estadias, avarias e despesas da carga prefere a todas as outras sobre o valor dos efeitos carregados; salvo os casos, de que trata o artigo nº. 470, nº 1.

Art. 628 - O contrato de fretamento de um navio estrangeiro exequível no Brasil, há de ser determinado e julgado pelas regras estabelecidas neste Código, quer tenha sido ajustado dentro do Império, quer em país estrangeiro.

Capítulo IV

DOS PASSAGEIROS

Art. 629 - O passageiro de um navio deve achar-se a bordo no dia e hora que o capitão designar, quer no porto da partida, quer em qualquer outro de escala ou arribada; pena de ser obrigado ao pagamento do preço da sua passagem por inteiro, se o navio se fizer de vela sem ele.

Art. 630 - Nenhum passageiro pode transferir a terceiro, sem consentimento do capitão, o seu direito de passagem.

Resilindo o passageiro do contrato antes da viagem começada, o capitão tem direito à metade do preço da passagem; e ao pagamento por inteiro, se aquele a não quiser continuar depois de começada.

Se o passageiro falecer antes da viagem começada, deve-se só metade do preço da passagem.

Art. 631 - Se a viagem for suspensa ou interrompida por causa de força maior, no porto da partida, rescinde-se o contrato, sem que nem o capitão nem o passageiro

tenham direito a indenização alguma; tendo lugar a suspensão ou interrupção em outro qualquer porto de escala ou arribada, deve somente o preço correspondente à viagem feita.

Interrompendo-se a viagem depois de começada por demora de conserto do navio, o passageiro pode tornar passagem em outro, pagando o preço correspondente à viagem feita. Se quiser esperar pelo conserto, o capitão não é obrigado ao seu sustento; salvo se o passageiro não encontrar outro navio em que comodamente se possa transportar, ou o preço da nova passagem exceder o da primeira, na proporção da viagem andada.

Art. 632 - O capitão tem hipoteca privilegiada para pagamento do preço da passagem em todos os efeitos que o passageiro tiver a bordo, e direito de os reter enquanto não for pago. O capitão só responde pelo dano sobrevindo aos efeitos que o passageiro tiver a bordo debaixo da sua imediata guarda, quando o dano provier de fato seu ou da tripulação.

TÍTULO VII

DO CONTRATO DE DINHEIRO A RISCO OU CÂMBIO MARÍTIMO

Art. 633 - O contrato de empréstimo a risco ou câmbio marítimo, pelo qual o dador estipula do tomador um prêmio certo e determinado por preço dos riscos de mar que toma sobre si, ficando com hipoteca especial no objeto sobre que recai o empréstimo, e sujeitando-se a perder o capital e prêmio se o dito objeto vier a perecer por efeito dos riscos tomados no tempo e lugar convencionados, só pode provar-se por instrumento público ou particular, o qual será registrado no Tribunal do Comércio dentro de 8 (oito) dias da data da escritura ou letra. Se o contrato tiver lugar em país estrangeiro por súditos brasileiros, o instrumento deverá ser autenticado com o - visto - do cônsul do Império, se aí o houver, e em todo o caso anotado no verso do registro da embarcação, se versar sobre o navio ou fretes. Faltando no instrumento do contrato alguma das sobreditas formalidades, ficará este subsistindo entre as próprias partes, mas não estabelecerá direitos contra terceiro.

É permitido fazer empréstimo a risco não só em dinheiro, mas também em efeitos próprios para o serviço e consumo do navio, ou que possam ser objeto de comércio; mas em tais casos a coisa emprestada deve ser estimada em valor fixo para ser paga com dinheiro.

Art. 634 - O instrumento do contrato de dinheiro a risco deve declarar:

- 1 - A data e o lugar em que o empréstimo se faz.
- 2 - O capital emprestado, e o preço do risco, aquele e este especificados separadamente.
- 3 - O nome do dador e o do tomador, com o do navio e o do seu capitão.
- 4 - O objeto ou efeito sobre que recai o empréstimo.
- 5 - Os riscos tomados, com menção específica de cada um.

6 - Se o empréstimo tem lugar por uma ou mais viagens, qual a viagem, e por que termo.

7 - A época do pagamento por embolso, e o lugar onde deva efetuar-se.

8 - Qualquer outra cláusula em que as partes convenham, contanto que não seja oposta à natureza deste contrato, ou proibida por lei.

O instrumento em que faltar alguma das declarações enunciadas será considerado como simples crédito de dinheiro de empréstimo ao prêmio da lei, sem hipoteca nos efeitos sobre que tiver sido dada, nem privilégio algum.

Art. 635 - A escritura ou letra de risco exarada à ordem tem força de letra de câmbio contra o tomador e garantes, e é transferível e exeqüível por via de endosso, com os mesmos direitos e pelas mesmas ações que as letras de câmbio.

O cessionário toma o lugar de endossador, tanto a respeito do capital como do prêmio e dos riscos, mas a garantia da solvabilidade do tomador é restrita ao capital; salvo condição em contrário quanto ao prêmio.

Art. 636 - Não sendo a escritura ou letra de risco passada à ordem, só pode ser transferida por cessão, com as mesmas formalidades e efeitos das cessões civis, sem outra responsabilidade da parte do cedente, que não seja a de garantir a existência da dívida.

Art. 637 - Se no instrumento do contrato se não tiver feito menção específica dos riscos com reserva de algum, ou deixar de se estipular o tempo, entende-se que o dador do dinheiro tomará sobre si todos aqueles riscos marítimos, e pelo mesmo tempo que geralmente costumam receber os seguradores.

Art. 638 - Não se declarando na escritura ou letra de risco que o empréstimo é só por ida ou só por volta, ou por uma e outra, o pagamento, recaindo o empréstimo sobre fazendas, é exeqüível no lugar do destino destas, declarado nos conhecimentos ou fretamento, e se recair sobre o navio, no fim de 2 (dois) meses depois da chegada ao porto do destino, se não aparelhar de volta.

Art. 639 - O empréstimo a risco pode recair:

1 - sobre o casco, fretes e pertences do navio;

2 - sobre a carga;

3 - sobre a totalidade destes objetos, conjunta ou separadamente, ou sobre uma parte determinada de cada um deles.

Art. 640 - Recaindo o empréstimo a risco sobre o casco e pertences do navio, abrange na sua responsabilidade o frete da viagem respectiva.

Quando o contrato é celebrado sobre o navio e carga, o privilégio do dador é solidário sobre uma e outra coisa.

Se o empréstimo for feito sobre a carga ou sobre um objeto determinado do navio ou da carga, os seus efeitos não se estendem além desse objeto ou da carga.

Art. 641 - Para o contrato surtir o seu efeito legal, é necessário que exista dentro do navio no momento do sinistro a importância da soma dada de empréstimo a risco, em fazendas ou no seu equivalente.

Art. 642 - Quando o objeto sobre que se toma dinheiro a risco não chega a pôr-se efetivamente em risco por não se efetuar a viagem, rescinde-se o contrato; e o dador neste caso tem direito para haver o capital com os juros da lei desde o dia da entrega do dinheiro ao tomador, sem outro algum prêmio, e goza do privilégio de preferência quanto ao capital somente.

Art. 643 - O tomador que não carregar efeitos no valor total da soma tomada a risco é obrigado a restituir o remanescente ao dador antes da partida do navio, ou todo se nenhum empregar; e se não restituir, dá-se ação pessoal contra o tomador pela parte descoberta, ainda que a parte coberta ou empregada venha a perder-se (artigo nº. 655). O mesmo terá lugar quando o dinheiro a risco for tomado para habilitar o navio, se o tomador não chegar a fazer uso dele ou da coisa estimável, em todo ou em parte.

Art. 644 - Quando no instrumento de risco sobre fazendas houver a faculdade de - tocar fazer escala - ficam obrigados ao contrato, não só o dinheiro carregado em espécie para ser empregado na viagem, e as fazendas carregadas no lugar da partida, mas também as que forem carregadas em retorno por conta do tomador, sendo o contrato feito de ida e volta; e o tomador neste caso tem faculdade de trocá-las ou vendê-las e comprovar outras em todos os portos de escala.

Art. 645 - Se ao tempo do sinistro parte dos efeitos objeto de risco já se achar em terra, a perda do dador será reduzida ao que tiver ficado dentro do navio; e se os efeitos salvos forem transportados em outro navio para o porto do destino originário (artigo nº. 614), neste continuam os riscos do dador.

Art. 646 - O dador a risco sobre efeitos carregados em navio nominativamente designado no contrato não responde pela perda desses efeitos, ainda mesmo que seja acontecida por perigo de mar, se forem transferidos ou baldeados para outro navio, salvo provando-se legalmente que a baldeação tivera lugar por força maior.

Art. 647 - Em caso de sinistro, salvando-se alguns efeitos da carga objeto de risco, a obrigação do pagamento de dinheiro a risco fica reduzida ao valor dos mesmos objetos estimado pela forma determinada nos artigos nºs 694 e segs. O dador neste caso tem direito para ser pago do principal e prêmio por esse mesmo valor até onde alcançar, deduzidas as despesas de salvados, e as soldadas vencidas nessa viagem.

Sendo o dinheiro dado sobre o navio, o privilégio do dador compreende não só os fragmentos naufragos do mesmo navio, mas também o frete adquirido pelas fazendas salvas, deduzidas as despesas de salvados, e as soldadas vencidas na viagem respectiva, não havendo dinheiro a risco ou seguro especial sobre esse frete.

Art. 648 - Havendo sobre o mesmo navio ou sobre a mesma carga um contrato de risco e outro de seguro (artigo nº. 650), o produto dos efeitos salvos será dividido entre o segurador e o dador a risco pelo seu capital somente na proporção de seus respectivos interesses.

Art. 649 - Não precedendo ajuste em contrário, o dador conserva seus direitos íntegros contra o tomador, ainda mesmo que a perda ou dano da coisa objeto do risco provenha de alguma das causas enumeradas no artigo nº 711.

Art. 650 - Quando alguns, mas não todos os riscos, ou uma parte somente do navio ou da carga se acham seguros, pode contrair-se empréstimo a risco pelos riscos ou parte não segura até à concorrência do seu valor por inteiro (artigo nº. 682).

Art. 651 - As letras mercantis provenientes de dinheiro recebido pelos capitães para despesas indispensáveis do navio ou da carga nos termos dos artigos nºs. 515 e 516, e os prêmios do seguro correspondente, quando a sua importância houver sido realmente segurada, têm o privilégio de letras de empréstimo a risco, se contiverem declaração expressa de que o importe foi destinado para as referidas despesas; e são exequíveis, ainda mesmo que tais objetos se percam por qualquer evento posterior, provando o dador que o dinheiro foi efetivamente empregado em benefício do navio ou da carga (artigos nºs 515 e 517).

Art. 652 - O empréstimo de dinheiro a risco sobre o navio tomado pelo capitão no lugar do domicílio do dono, sem autorização escrita deste, produz ação e privilégio somente na parte que o capitão possa ter no navio e frete; e não obriga o dono, ainda mesmo que se pretenda provar que o dinheiro foi aplicado em benefício da embarcação.

Art. 653 - O empréstimo a risco sobre fazendas, contraído antes da viagem começada, deve ser mencionado nos conhecimentos e no manifesto da carga, com designação da pessoa à quem o capitão deve participar a chegada feliz no lugar do destino. Omitida aquela declaração, o consignatário, tendo aceitado letras de câmbio, ou feito adiantamento na fé dos conhecimentos, preferirá ao portador da letra de risco. Na falta de designação a quem deva participar a chegada, o capitão pode descarregar as fazendas, sem responsabilidade alguma pessoal para com o portador da letra de risco.

Art. 654 - Se entre o dador a risco e o capitão se der algum conluio por cujo meio os armadores ou carregadores sofram prejuízo, será este indenizado solidariamente pelo dador e pelo capitão, contra os quais poderá intentar-se a ação criminal que competente seja.

Art. 655 - Incorre no crime de estelionato o tomador que receber dinheiro a risco por valor maior que o do objeto do risco, ou quando este não tenha sido efetivamente embarcado (artigo nº. 643); e no mesmo crime incorre também o dador que, não podendo ignorar esta circunstância, a não declarar à pessoa a quem endossar a letra de risco. No primeiro caso o tomador, e no segundo o dador respondem solidariamente pela importância da letra, ainda quando tenha perecido o objeto do risco.

Art. 656 - É nulo o contrato de câmbio marítimo:

1 - Sendo o empréstimo feito a gente da tripulação.

2 - Tendo o empréstimo somente por objeto o frete a vencer, ou o lucro esperado de alguma negociação, ou um e outro simultânea e exclusivamente.

3 - Quando o dador não corre algum risco dos objetos sobre os quais se deu o dinheiro.

4 - Quando recai sobre objetos, cujos riscos já têm sido tomados por outrem do seu inteiro valor (artigo nº. 650).

5 - Faltando o registro, ou as formalidades exigidas no artigo nº. 516 para o caso de que aí se trata.

Em todos os referidos casos, ainda que o contrato não surta os seus efeitos legais, o tomador responde pessoalmente pelo principal mutuado e juros legais, posto que a coisa objeto do contrato tenha perecido no tempo e no lugar dos riscos.

Art. 657 - O privilégio do dador a risco sobre o navio compreende proporcionalmente, não só os fragmentos náufragos do mesmo navio, mas também o frete adquirido pelas fazendas salvas, deduzidas as despesas de salvados e as soldadas devidas por essa viagem, não havendo seguro ou risco especial sobre o mesmo frete.

Art. 658 - Se o contrato a risco compreender navio e carga, as fazendas conservadas são hipoteca do dador, ainda que o navio pereça; o mesmo é, vice-versa, quando o navio se salva e as fazendas se perdem.

Art. 659 - É livre aos contraentes estipular o prêmio na quantidade, e o modo de pagamento que bem lhes pareça; mas uma vez concordado, a superveniência de risco não dá direito a exigência de aumento ou diminuição de prêmio; salvo se outra coisa for acordada no contrato.

Art. 660 - Não estando fixada a época do pagamento, será este reputado vencido apenas tiverem cessado os riscos. Desse dia em diante correm para o dador os juros da lei sobre o capital e prêmio no caso de mora; a qual só pode provar-se pelo protesto.

Art. 661 - O portador, na falta de pagamento no termo devido, é obrigado a protestar e a praticar todos os deveres dos portadores de letras de câmbio para vencimento dos juros, e conservação do direito regressivo sobre os garantes do instrumento de risco.

Art. 662 - O dador de dinheiro a risco adquire hipoteca no objeto sobre que recai o empréstimo, mas fica sujeito a perder todo o direito à soma mutuada, perecendo o objeto hipotecado no tempo e lugar, e pelos riscos convencionados; e só tem direito ao embolso do principal e prêmio por inteiro no caso de chegada a salvamento.

Art. 663 - Incumbe ao tomador provar a perda, e justificar que os feitos, objeto do empréstimo, existiam na embarcação na ocasião do sinistro.

Art. 664 - Acontecendo presa ou desastre de mar ao navio ou fazendas sobre que recaiu o empréstimo a risco, o tomador tem obrigação de noticiar o acontecimento ao dador, apenas tal nova chegar ao seu conhecimento. Achando-se o tomador a esse tempo no navio, ou próximo aos objetos sobre que recaiu o empréstimo, é obrigado a empregar na sua reclamação e salvação as diligências próprias de um administrador exato; pena de responder por perdas e danos que da sua falta resultarem.

Art. 665 - Quando sobre contrato de dinheiro a risco ocorra caso que se não ache prevenido neste Título, procurar-se-á a sua decisão por analogia, quanto seja compatível, no Título - Dos seguros marítimos - e vice-versa.

TÍTULO VIII

DOS SEGUROS MARÍTIMOS

Capítulo I

DA NATUREZA E FORMA DO CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

Art. 666 - O contrato de seguro marítimo, pelo qual o segurador, tomando sobre si a fortuna e riscos do mar, se obriga a indenizar ao segurado da perda ou dano que possa sobrevir ao objeto do seguro, mediante um prêmio ou soma determinada, equivalente ao risco tomado, só pode provar-se por escrito, a cujo instrumento se chama apólice; contudo julga-se subsistente para obrigar reciprocamente ao segurador e ao segurado desde o momento em que as partes se convierem, assinando ambas a minuta, a qual deve conter todas as declarações, cláusulas e condições da apólice.

Art. 667 - A apólice de seguro deve ser assinada pelos seguradores, e conter:

1 - O nome e domicílio do segurador e o do segurado; declarando este se segura por sua conta ou por conta de terceiro, cujo nome pode omitir-se; omitindo-se o nome do segurado, o terceiro que faz o seguro em seu nome fica pessoal e solidariamente responsável.

A apólice em nenhum caso pode ser concedida ao portador.

2 - o nome, classe e bandeira do navio, e o nome do capitão; salvo não tendo o segurado certeza do navio (artigo nº. 670).

3 - A natureza e qualidade do objeto seguro e o seu valor fixo ou estimado.

4 - O lugar onde as mercadorias foram, deviam ou devam ser carregadas.

5 - Os portos ou ancoradouros, onde o navio deve carregar ou descarregar, e aqueles onde deva tocar por escala.

6 - O porto donde o navio partiu, devia ou deve partir; e a época da partida, quando esta houver sido positivamente ajustada.

7 - Menção especial de todos os riscos que o segurador toma sobre si.

8 - O tempo e o lugar em que os riscos devem começar e acabar.

9 - O prêmio do seguro, e o lugar, época e forma do pagamento.

10 - O tempo, lugar e forma do pagamento no caso de sinistro.

11 - Declaração de que as partes se sujeitam à decisão arbitral, quando haja contestação, se elas assim o acordarem.

12 - A data do dia em que se concluiu o contrato, com declaração, se antes, se depois do meio-dia.

13 - É geralmente todas as outras condições em que as partes convenham.

Uma apólice pode conter dois ou mais seguros diferentes.

Art. 668 - Sendo diversos os seguradores, cada um deve declarar a quantia por que se obriga, e esta declaração será datada e assinada. Na falta de declaração, a assinatura importa em responsabilidade solidária por todo o valor segurado.

Se um dos seguradores se obrigar por certa e determinada quantia, os seguradores que depois dele assinarem sem declaração da quantia por que se obrigam, ficarão responsáveis cada um por outra igual soma.

Art. 669 - O seguro pode recair sobre a totalidade de um objeto ou sobre parte dele somente; e pode ser feito antes da viagem começada ou durante o curso dela, de ida e volta, ou só por ida ou só por volta, por viagem inteira ou por tempo limitado dela, e contra os riscos de viagem e transporte por mar somente, ou compreender também os riscos de transportes por canais e rios.

Art. 670 - Ignorando o segurado a espécie de fazendas que não de ser carregadas, ou não tendo certeza do navio em que o devam ser, pode efetuar validamente o seguro debaixo do nome genérico - fazendas - no primeiro caso, e - sobre um ou mais navios - no segundo; sem que o segurado seja obrigado a designar o nome do navio, uma vez que na apólice declare que o ignora, mencionando a data e assinatura da última carta de aviso ou ordens que tenha recebido.

Art. 671 - Efetuando-se o seguro debaixo do nome genérico de - fazendas - o segurado é obrigado a provar, no caso de sinistro, que efetivamente se embarcaram as fazendas no valor declarado na apólice; e se o seguro se tiver feito - sobre um ou mais navios - incumbe-lhe provar que as fazendas seguras foram efetivamente embarcadas no navio que sofreu o sinistro (artigo nº. 716).

Art. 672 - A designação geral - fazendas - não compreende moeda de qualidade alguma, nem jóias, ouro ou prata, pérolas ou pedras preciosas, nem munições de guerra; em seguros desta natureza é necessário que se declare a espécie do objeto sobre que recai o seguro.

Art. 673 - Suscitando-se dúvida sobre a inteligência de alguma ou algumas das condições e cláusulas da apólice, a sua decisão será determinada pelas regras seguintes:

1 - as cláusulas escritas terão mais força do que as impressas;

2 - as que forem claras, e expuserem a natureza, objeto ou fim do seguro, servirão de regra para esclarecer as obscuras, e para fixar a intenção das partes na celebração do contrato;

3 - o costume geral, observado em casos idênticos na praça onde se celebrou o contrato, prevalecerá a qualquer significação diversa que as palavras possam ter em uso vulgar;

4 - em caso de ambigüidade que exija interpretação, será esta feita segundo as regras estabelecidas no artigo nº. 131.

Art. 674 - A cláusula de fazer escala compreende a faculdade de carregar e descarregar fazendas no lugar da escala, ainda que esta condição não seja expressa na apólice (artigo nº. 667, nº 5).

Art. 675 - A apólice de seguro é transferível e exeqüível por via de endosso, substituindo o endossado ao segurado em todas as suas obrigações, direitos e ações (artigo nº. 363).

Art. 676 - Mudando os efeitos segurados de proprietário durante o tempo do contrato, o seguro passa para o novo dono, independentemente de transferência da apólice; salvo condição em contrário.

Art. 677 - O contrato do seguro é nulo:

1 - Sendo feito por pessoa que não tenha interesse no objeto segurado.

2 - Recaindo sobre algum dos objetos proibidos no artigo nº. 686.

3 - Sempre que se provar fraude ou falsidade por alguma das partes.

4 - Quando o objeto do seguro não chega a por-se efetivamente em risco.

5 - Provando-se que o navio saiu antes da época designada na apólice, ou que se demorou além dela, sem ter sido obrigado por força maior.

6 - Recaindo o seguro sobre objetos já segurados no seu inteiro valor, e pelos mesmos riscos. Se, porém, o primeiro seguro não abranger o valor da coisa por inteiro, ou houver sido efetuado com exceção de algum ou alguns riscos, o seguro prevalecerá na parte, e pelos riscos executados.

7 - O seguro de lucro esperado, que não fixar soma determinada sobre o valor do objeto do seguro.

8 - Sendo o seguro de mercadorias que se conduzirem em cima do convés, não se tendo feito na apólice declaração expressa desta circunstância.

9 - Sobre objetos que na data do contrato se achavam já perdidos ou salvos, havendo presunção fundada de que o segurado ou segurador podia ter notícia do evento ao tempo em que se efetuou o seguro. Existe esta presunção, provando-se por alguma forma que a notícia tinha chegado ao lugar em que se fez o seguro, ou àquele donde se expediu a ordem para ele se efetuar ao tempo da data da apólice ou da expedição dá mesma ordem, e que o segurado ou o segurador a sabia. Se, porém, a apólice contiver a cláusula - perdido ou não perdido - ou sobre boa ou má nova - cessa a presunção; salvo provando-se fraude.

Art. 678 - O seguro pode também anular-se:

1 - quando o segurado oculta a verdade ou diz o que não verdade;

2 - quando faz declaração errônea, calando, falsificando ou alterando fatos ou circunstâncias, ou produzindo fatos ou circunstâncias não existentes, de tal natureza e importância que, a não se terem ocultado, falsificado ou produzido, os seguradores, ou

não houveram admitido o seguro, ou o teriam efetuado debaixo de prêmio maior e mais restritas condições.

Art. 679 - No caso de fraude da parte do segurado, além da nulidade do seguro, será este condenado a pagar ao segurador o prêmio estipulado em dobro. Quando a fraude estiver da parte do segurador, será este condenado a retornar o prêmio recebido, e a pagar ao segurado outra igual quantia.

Em um e outro caso pode-se intentar ação criminal contra o fraudulento.

Art. 680 - A desviação voluntária da derrota da viagem, e a alteração na ordem das escalas, que não for obrigada por urgente necessidade ou força maior, anulará o seguro pelo resto da viagem (artigo nº. 509).

Art. 681 - Se o navio tiver vários pontos de escala designados na apólice, é lícito ao segurado alterar a ordem das escalas; mas em tal caso só poderá escalar em um único porto dos especificados na mesma apólice.

Art. 682 - Quando o seguro versar sobre dinheiro dado a risco, deve declarar-se na apólice, não só o nome do navio, do capitão, e do tomador do dinheiro, como outrossim fazer-se menção dos riscos que este quer segurar e o dador excetuara, ou qual o valor descoberto sobre que é permitido o seguro (artigo nº. 650). Além desta declaração é necessário mencionar também na apólice a causa da dívida para que serviu o dinheiro.

Art. 683 - Tendo-se efetuado sem fraude diversos seguros sobre o mesmo objeto, prevalecerá o mais antigo na data da apólice. Os seguradores cujas apólices forem posteriores são obrigados a restituir o prêmio recebido, retendo por indenização 0,5% (meio por cento) do valor segurado.

Art. 684 - Em todos os casos em que o seguro se anular por fato que não resulte diretamente de força maior, o segurador adquire o prêmio por inteiro, se o objeto do seguro se tiver posto em risco; e se não se tiver posto em risco, retém 0,5% (meio por cento) do valor segurado.

Anulando-se, porém, algum seguro por viagem redonda com prêmio ligado, o segurador adquire metade (tão-somente) do prêmio ajustado.

Capítulo II

DAS COISAS QUE PODEM SER OBJETO DE SEGURO MARÍTIMO

Art. 685 - Toda e qualquer coisa, todo e qualquer interesse apreciável a dinheiro, que tenha sido posto ou deva pôr-se a risco de mar, pode ser objeto de seguro marítimo, não havendo proibição em contrário.

Art. 686 - É proibido o seguro:

1 - sobre coisas, cujo comércio não seja lícito pelas leis do Império, e sobre os navios nacionais ou estrangeiros que nesse comércio se empregarem;

2 - sobre a vida de alguma pessoa livre;

3 - sobre soldadas a vencer de qualquer indivíduo da tripulação.

Art. 687 - O segurador pode ressegurar por outros seguradores os mesmos objetos que ele tiver segurado, com as mesmas ou diferentes condições, e por igual, maior ou menor prêmio.

O segurado pode tornar a segurar, quando o segurador ficar insolvente, antes da notícia da terminação do risco, pedindo em juízo anulação da primeira apólice; e se a esse tempo existir risco pelo qual seja devida alguma indenização ao segurado, entrará este pela sua importância na massa do segurador falido.

Art. 688 - Não se declarando na apólice de seguro de dinheiro a risco, se o seguro compreende o capital e o prêmio, entende-se que compreende só o capital, o qual, no caso de sinistro, será indenizado pela forma determinada no artigo nº. 647.

Art. 689 - Pode segurar-se o navio, seu frete e fazendas na mesma apólice, mas neste caso há de determinar-se o valor de cada objeto distintamente; faltando esta especificação, o seguro ficará reduzido ao objeto definido na apólice somente.

Art. 690 - Declarando-se genericamente na apólice, que se segura o navio sem outra alguma especificação, entende-se que o seguro compreende o casco e todos os pertences da embarcação, aprestos, aparelhos, mastreação e velame, lanchas, escaleres, botes, utensílios e vitualhas ou provisões; mas em nenhum caso os fretes nem o carregamento, ainda que este seja por conta do capitão, dono, ou armador do navio.

Art. 691 - As apólices de seguro por ida e volta cobrem os riscos seguros que sobrevierem durante as estadias intermedias, ainda que esta cláusula seja omissa na apólice.

Capítulo III

DA AVALIAÇÃO DOS OBJETOS SEGUROS

Art. 692 - O valor do objeto do seguro deve ser declarado na apólice em quantia certa, sempre que o segurado tiver dele conhecimento exato.

No seguro de navio, esta declaração é essencialmente necessária, e faltando ela o seguro julga-se improcedente. Nos seguros sobre fazendas, não tendo o segurado conhecimento exato do seu verdadeiro importe, basta que o valor se declare por estimativa.

Art. 693 - O valor declarado na apólice, quer tenha a cláusula - valha mais ou valha menos-, quer a não tenha, será considerado em juízo como ajustado e admitido entre as partes para todos os efeitos do seguro. Contudo, se o segurador alegar que a coisa segura valia ao tempo do contrato um quarto menos, ou daí para cima, do preço em que o segurado a estimou, será admitido a reclamar a avaliação; incumbindo-lhe justificar a reclamação pelos meios de prova admissíveis em comércio. Para este fim, e em ajuda de outras provas, poderá o segurador obrigar o segurado à exibição dos documentos ou das razões em que se fundara para o cálculo da avaliação que dera na apólice; e se presumirá ter havido dolo da parte do segurado se ele se negar a esta exibição.

Art. 694 - Não se tendo declarado na apólice o valor certo do seguro sobre fazenda, será este determinado pelo preço da compra das mesmas fazendas, aumentado com as despesas que estas tiverem feito até o embarque, e mais o prêmio do seguro e a comissão de se efetuar, quando esta se tiver pago; por forma que, no caso de perda total, o segurado seja embolsado de todo o valor posto a risco. Na apólice de seguro sobre fretes sem valor fixo, será este determinado pela carta de fretamento, ou pelos conhecimentos, e pelo manifesto, ou livro da carga, cumulativamente em ambos os casos.

Art. 695 - O valor do seguro sobre dinheiro a risco prova-se pelo contrato original, e o do seguro sobre despesas feitas com o navio ou carga durante a viagem (artigo nºs 515 e 651) com as respectivas contas competentemente legalizadas.

Art. 696 - O valor de mercadorias provenientes de fábricas, lavras ou fazendas do segurado, que não for determinado na apólice, será avaliado pelo preço que outras tais mercadorias poderiam obter no lugar do desembarque, sendo aí vendidas, aumentado na forma do artigo nº. 694.

Art. 697 - As fazendas adquiridas por troca estimam-se pelo preço que poderiam obter no mercado do lugar da descarga aquelas que por elas se trocaram, aumentado na forma do artigo nº. 694.

Art. 698 - A avaliação em seguros feitos sobre moeda estrangeira faz se, reduzindo-se esta ao valor da moeda corrente no Império pelo curso que o câmbio tinha na data da apólice.

Art. 699 - O segurador em nenhum caso pode obrigar o segurado a vender os objetos do seguro para determinar o seu valor.

Art. 700 - Sempre que se provar que o segurado procedeu com fraude na declaração do valor declarado na apólice, ou na que posteriormente se fizer no caso de se não ter feito no ato do contrato (artigo nºs 692 e 694), o juiz, reduzindo a estimação do objeto segurado ao seu verdadeiro valor, condenará o segurado a pagar ao segurador o dobro do prêmio estipulado.

Art. 701 - A cláusula inserta na apólice - valha mais ou valha menos - não releva o segurado da condenação por fraude; nem pode ser valiosa sempre que se provar que o objeto seguro valia menos de um quarto que o preço fixado na apólice (artigo nºs 692 e 693).

Capítulo IV

DO COMEÇO E FIM DOS RISCOS

Art. 702 - Não constando da apólice do seguro o tempo em que os riscos devem começar e acabar, os riscos de seguro sobre navio principiam a correr por conta do segurador desde o momento em que a embarcação suspende a sua primeira âncora para velejar, e terminam depois que tem dado fundo e amarrado dentro do porto do seu destino, no lugar que aí for designado para descarregar, se levar carga, ou no lugar em que der fundo e amarrar, indo em lastro.

Art. 703 - Segurando-se o navio por ida e volta, ou por mais de uma viagem, os riscos correm sem interrupção por conta do segurador, desde o começo da primeira viagem até o fim da última (artigo nº. 691).

Art. 704 - No seguro de navios por estadia em algum porto, os riscos começam a correr desde que o navio dá fundo e se amarra no mesmo porto, e findam desde o momento em que suspende a sua primeira âncora para seguir viagem.

Art. 705 - Sendo o seguro sobre mercadorias, os riscos têm princípio desde o momento em que elas se começam a embarcar nos cais ou à borda d'água do lugar da carga, e só terminam depois que são postas a salvo no lugar da descarga; ainda mesmo no caso do capitão ser obrigado a descarregá-las em algum porto de escala, ou de arribada forçada.

Art. 706 - Fazendo-se seguro sobre fazendas a transportar alternadamente por mar e terra, rios ou canais, em navios, barcos, carros ou animais, os riscos começam logo que os efeitos são entregues no lugar onde devem ser carregados, e só expiram quando são descarregados a salvamento no lugar do destino.

Art. 707 - Os riscos de seguro sobre frete têm o seu começo desde o momento e à medida que são recebidas a bordo as fazendas que pagam frete; e acabam logo que saem para fora do portaló do navio, e à proporção que vão saindo; salvo se por ajuste ou por uso do porto o navio for obrigado a receber a carga à beira d'água, e pô-la em terra por sua conta.

O risco do frete, neste caso, acompanha o risco das mercadorias.

Art. 708 - A fortuna das somas mutuadas a risco principia e acaba para os seguradores na mesma época, e pela mesma forma que corre para o dador do dinheiro a risco; no caso, porém, de se não ter feito no instrumento do contrato a risco menção específica dos riscos tomados, ou se não houver estipulado o tempo, entende-se que os seguradores tomaram sobre si todos os riscos, e pelo mesmo tempo que geralmente costumam receber os dadores de dinheiro a risco.

Art. 709 - No seguro de lucro esperado, os riscos acompanham a sorte das fazendas respectivas.

Capítulo V

DAS OBRIGAÇÕES RECÍPROCAS DO SEGURADOR E DO SEGURADO

Art. 710 - São a cargo do segurador todas as perdas e danos que sobrevierem ao objeto seguro por alguns dos riscos especificados na apólice.

Art. 711 - O segurador não responde por danos ou avaria que aconteça por fato do segurado, ou por alguma das causas seguintes:

1 - desviação voluntária da derrota ordinária e usual da viagem;

2 - alteração voluntária na ordem das escalas designadas na apólice; salvo a exceção estabelecida no artigo nº. 680;

3 - prolongação voluntária da viagem, além do último porto atermado na apólice. Encurtando-se a viagem, o seguro surte pleno efeito, se o porto onde ela findar for de escala declarada na apólice; sem que o segurado tenha direito para exigir redução do prêmio estipulado;

4 - separação espontânea de comboio, ou de outro navio armado, tendo-se estipulado na apólice de ir em conserva dele;

5 - diminuição e derramamento do líquido (artigo nº. 624);

6 - falta de estiva, ou defeituosa arrumação da carga;

7 - diminuição natural de gêneros, que por sua qualidade são suscetíveis de dissolução, diminuição ou quebra em peso ou medida entre o seu embarque e o desembarque; salvo tendo estado enalhado o navio, ou tendo sido descarregadas essas fazendas por ocasião de força maior; devendo-se, em tais casos, fazer dedução da diminuição ordinária que costuma haver em gêneros de semelhante natureza (artigo nº. 617);

8 - quando a mesma diminuição natural acontecer em cereais, açúcar, café, farinhas, tabaco, arroz, queijos, frutas secas ou verdes, livros ou papel e outros gêneros de semelhante natureza, se a avaria não exceder a 10% (dez por cento) do valor seguro; salvo se a embarcação tiver estado enalhada, ou as mesmas fazendas tiverem sido descarregadas por motivo de força maior, ou o contrário se houver estipulado na apólice;

9 - danificações de amarras, mastreação, velame ou outro qualquer pertence do navio, procedida do uso ordinário do seu destino;

10 - vício intrínseco, má qualidade, ou mau acondicionamento do objeto seguro;

11 - avaria simples ou particular, que, incluída a despesa de documentos justificativos, não exceda de 3% (três por cento) do valor segurado;

12 - rebeldia do capitão ou da equipagem; salvo havendo estipulação em contrário declarada na apólice. Esta estipulação é nula sendo o seguro feito pelo capitão, por conta dele ou alheia, ou por terceiro por conta do capitão.

Art. 712 - Todo e qualquer ato por sua natureza criminoso praticado pelo capitão no exercício de seu emprego, ou pela tripulação, ou por um e outra conjuntamente, do qual aconteça dano grave ao navio ou à carga, em oposição à presumida vontade legal do dono do navio, é rebeldia.

Art. 713 - O segurador que toma o risco de rebeldia responde pela perda ou dano procedente do ato de rebeldia do capitão ou da equipagem, ou seja por consequência imediata, ou ainda casualmente, uma vez que a perda ou dano tenha acontecido dentro do tempo dos riscos tomados, e na viagem e portos da apólice.

Art. 714 - A cláusula - livre de avaria- desobriga os seguradores das avarias simples ou particulares; a cláusula - livre de todas as avarias - desonera-os também das grossas. Nenhuma destas cláusulas, porém, os isenta nos casos em que tiver lugar o abandono.

Art. 715 - Nos seguros feitos com a cláusula - livre de hostilidade - o segurador é livre, se os efeitos segurados perecem ou se deterioram por efeito de hostilidade. O seguro, neste caso, cessa desde que foi retardada a viagem, ou mudada a derrota por causa das hostilidades.

Art. 716 - Contendo o seguro sobre fazendas a cláusula - carregadas em um ou mais navios -, o seguro surte todos os efeitos, provando-se que as fazendas seguras foram carregadas por inteiro em um só navio, ou por partes em diversas embarcações.

Art. 717 - Sendo necessário baldear-se a carga, depois de começada a viagem, para embarcação diferente da que tiver sido designada na apólice, por inavegabilidade ou força maior, os riscos continuam a correr por conta do segurador até o navio substituído chegar ao porto do destino, ainda mesmo que tal navio seja de diversa bandeira, não sendo esta inimiga.

Art. 718 - Ainda que o segurador não responda pelos danos que resultam ao navio por falta de exata observância das leis e regulamentos das Alfândegas e polícia dos portos (artigo nº. 530), esta falta não o desonera de responder pelos que daí sobrevierem à carga.

Art. 719 - O segurado deve sem demora participar ao segurador, e, havendo mais de um, somente ao primeiro na ordem da subscrição, todas as notícias que receber de qualquer sinistro acontecido ao navio ou à carga. A omissão culposa do segurado a este respeito, pode ser qualificada de presunção de má-fé.

Art. 720 - Se passado 1 (um) ano a datar da saída do navio nas viagens para qualquer porto da América, ou 2 (dois) anos para outro qualquer porto do mundo, e, tendo expirado o tempo limitado na apólice, não houver notícia alguma do navio, presume-se este perdido, e o segurado pode fazer abandono ao segurador, e exigir o pagamento da apólice; o qual, todavia, será obrigado a restituir, se o navio se não houver perdido e se vier a provar que o sinistro aconteceu depois de ter expirado o termo dos riscos.

Art. 721 - Nos casos de naufrágio ou varação, presa ou arresto de inimigo, o segurado é obrigado a empregar toda a diligência possível para salvar ou reclamar os objetos seguros, sem que para tais atos se faça necessária a procuração do segurador, do qual pode o segurado exigir o adiantamento do dinheiro preciso para a reclamação intentada ou que se possa intentar, sem que o mau sucesso desta prejudique ao bolso do segurado pelas despesas ocorridas.

Art. 722 - Quando o segurado não pode fazer por si as devidas reclamações, por deverem ter lugar fora do Império, ou do seu domicílio, deve nomear para esse fim competente mandatário, avisando desta nomeação ao segurador (artigo nº. 719). Feita a nomeação e o aviso, cessa toda a sua responsabilidade, nem responde pelos atos do seu mandatário; ficando unicamente obrigado a fazer cessão ao segurador das ações que competirem, sempre que este o exigir.

Art. 723 - O segurado, no caso de presa ou aresto de inimigo, só está obrigado a seguir os termos da reclamação até a promulgação da sentença da primeira instância.

Art. 724 - Nos casos dos três artigos precedentes, o segurado é obrigado a obrar de acordo com os seguradores. Não havendo tempo para os consultar, obrará como melhor entender, correndo as despesas por conta dos mesmos seguradores. Em caso de abandono admitido pelos seguradores, ou destes tomarem sobre si as diligências dos salvados ou das reclamações, cessam todas as sobreditas obrigações do capitão e do segurado.

Art. 725 - O julgamento de um tribunal estrangeiro, ainda que baseado pareça em fundamentos manifestamente injustos, ou fatos notoriamente falsos ou

desfigurados, não desonera o segurador, mostrando o segurado que empregou os meios ao seu alcance, e produziu as provas que lhe era possível prestar para prevenir a injustiça do julgamento.

Art. 726 - Os objetos segurados que forem restituídos gratuitamente pelos apressadores voltam ao domínio de seus donos, ainda que a restituição tenha sido feita a favor do capitão ou de qualquer outra pessoa.

Art. 727 - Todo o ajuste que se fizer com os apressadores no alto-mar para resgatar a coisa segura é nulo; salvo havendo para isso autorização por escrito na apólice.

Art. 728 - Pagando o segurador um dano acontecido à coisa segura, ficará subrogado em todos os direitos e ações que ao segurado competirem contra terceiro; e o segurado não pode praticar ato algum em prejuízo do direito adquirido dos seguradores.

Art. 729 - O prêmio do seguro é devido por inteiro, sempre que o segurado receber a indenização do sinistro.

Art. 730 - O segurador é obrigado a pagar ao segurado as indenizações a que tiver direito, dentro de 15 (quinze) dias da apresentação da conta, instruída com os documentos respectivos; salvo se o prazo do pagamento tiver sido estipulado na apólice.

TÍTULO IX

DO NAUFRÁGIO E SALVADOS (Revogado)

TÍTULO X

DAS ARRIBADAS FORÇADAS.

Art. 740 - Quando um navio entra por necessidade em algum porto ou lugar distinto dos determinados na viagem a que se propusera, diz-se que fez arribada forçada (artigo nº. 510).

Art. 741 - São causas justas para arribada forçada:

1 - falta de víveres ou aguada;

2 - qualquer acidente acontecido à equipagem, cargo ou navio, que impossibilite este de continuar a navegar;

3 - temor fundado de inimigo ou pirata.

Art. 742 - Todavia, não será justificada a arribada:

I - se a falta de víveres ou de aguada proceder de não haver-se feito a provisão necessária segundo o costume e uso da navegação, ou de haver-se perdido e estragado por má arrumação ou descuido, ou porque o capitão vendesse alguma parte dos mesmos víveres ou aguada;

2 - nascendo a inavegabilidade do navio de mau conserto, de falta de apercebimento ou esquipação, ou de má arrumação da carga;

3 - se o temor de inimigo ou pirata não for fundado em fatos positivos que não deixem dúvida.

Art. 743 - Dentro das primeiras 24 (vinte e quatro) horas úteis da entrada no porto de arribada, deve o capitão apresentar-se à autoridade competente para lhe tomar o protesto da arribada, que justificará perante a mesma autoridade (artigo nºs 505 e 512).

Art. 744 - As despesas ocasionadas pelo arribada forçada correm por conta do fretador ou do afretador, ou de ambos, segundo for a causa que as motivou, com direito regressivo contra quem pertencer.

Art. 745 - Sendo a arribada justificada, nem o dono do navio nem o capitão respondem pelos prejuízos que puderem resultar à carga; se, porém, não for justificada, um e outro serão responsáveis solidariamente até a concorrência do valor do navio e frete.

Art. 746 - Só pode autorizar-se descarga no porto de arribada, sendo indispensavelmente necessária para conserto no navio, ou reparo de avaria da carga (artigo nº. 614). O capitão, neste caso, é responsável pela boa guarda e conservação dos efeitos descarregados; salvo unicamente os casos de força maior, ou de tal natureza que não possam ser prevenidos.

A descarga será reputada legal em juízo quando tiver sido autorizada pelo juiz de direito do comércio. Nos países estrangeiros compete aos cônsules do Império dar a autorização necessária, e onde os não houver será requerida à autoridade local competente.

Art. 747 - A carga avariada será reparada ou vendida, como parecer mais conveniente; mas em todo o caso deve preceder autorização competente.

Art. 748 - O capitão não pode, debaixo de pretexto algum, diferir a partida do porto da arribada desde que cessa o motivo dela; pena de responder por perdas e danos resultantes da dilação voluntária (artigo nº. 510).

TÍTULO XI

DO DANO CAUSADO POR ABALROAÇÃO

Art. 749 - Sendo um navio abalroado por outro, o dano inteiro causado ao navio abalroado e à sua carga será pago por aquele que tiver causado a abalroação, se esta tiver acontecido por falta de observância do regulamento do porto, imperícia, ou negligência do capitão ou da tripulação; fazendo-se a estimação por árbitros.

Art. 750 - Todos os casos de abalroação serão decididos, na menor dilação possível, por peritos, que julgarão qual dos navios foi o causador do dano, conformando-se com as disposições do regulamento do porto, e os usos e prática do lugar. No caso dos árbitros declararem que não podem julgar com segurança qual navio foi culpado, sofrerá cada um o dano que tiver recebido.

Art. 751 - Se, acontecendo a abalroação no alto-mar, o navio abalroado for obrigado a procurar porto de arribada para poder consertar, e se perder nessa derrota, a perda do navio presume-se causada pela abalroação.

Art. 752 - Todas as perdas resultantes de abalroação pertencem à classe de avarias particulares ou simples; excetua-se o único caso em que o navio, para evitar dano maior de uma abalroação iminente, pica as suas amarras, e abalroa a outro para sua própria salvação (artigo nº. 764). Os danos que o navio ou a carga, neste caso, sofre, são repartidos pelo navio, frete e carga por avaria grossa.

TÍTULO XII

DO ABANDONO

Art. 753 - É lícito ao segurado fazer abandono dos objetos seguros, e pedir ao segurador a indenização de perda total nos seguintes casos:

1 - presa ou arresto por ordem de potência estrangeira, 6 (seis) meses depois de sua intimação, se o arresto durar por mais deste tempo;

2 - naufrágio, varação, ou outro qualquer sinistro de mar compreendido na apólice, de que resulte não poder o navio navegar, ou cujo conserto importe em três quartos ou mais do valor por que o navio foi segurado;

3 - perda total do objeto seguro, ou deterioração que importe pelo menos três quartos do valor da coisa segurada (artigo nºs 759 e 777);

4 - falta de notícia do navio sobre que se fez o seguro, ou em que se embarcaram os efeitos seguros (artigo nº. 720).

Art. 754 - O segurado não é obrigado a fazer abandono; mas se o não fizer nos casos em que este Código o permite, não poderá exigir do segurador indenização maior do que teria direito a pedir se houvera acontecido perda total; exceto nos casos de letra de câmbio passada pelo capitão (artigo nº. 515), de naufrágio, reclamação de presa, ou arresto de inimigo, e de abalroação.

Art. 755 - O abandono só, é admissível quando as perdas acontecem depois de começada a viagem.

Não pode ser parcial, deve compreender todos os objetos contidos na apólice. Todavia, se na mesma apólice se tiver segurado o navio e a carga, pode ter lugar o abandono de cada um dos dois objetos separadamente (artigo nº. 689).

Art. 756 - Não é admissível o abandono por título de inavegabilidade, se o navio, sendo consertado, pode ser posto em estado de continuar a viagem até o lugar do destino; salvo se à vista das avaliações legais, a que se deve proceder, se vier no conhecimento de que as despesas do conserto excederem pelo menos a três quartos do preço estimado na apólice.

Art. 757 - No caso de inavegabilidade do navio, se o capitão, carregadores, ou pessoa que os represente não puderem fretar outro para transportar a carga ao seu

destino dentro de 60 (sessenta) dias depois de julgada a in navegabilidade (artigo nº. 614), o segurado pode fazer abandono.

Art. 758 - Quando nos casos de presa constar que o navio foi retomado antes de intimado o abandono, não é este admissível; salvo se o dano sofrido por causa da presa, e a despesa com o prêmio da retomada, ou salvagem importa em três quartos, pelo menos, do valor segurado, ou se em consequência da represa os efeitos seguros tiverem passado a domínio de terceiro.

Art. 759 - O abandono do navio compreende os fretes das mercadorias que se puderem salvar, os quais serão considerados como pertencentes aos seguradores; salva a preferência que sobre os mesmos possa competir à equipagem por suas soldadas vencidas na viagem (artigo nº. 564), e a outros quaisquer credores privilegiados (artigo nº. 738).

Art. 760 - Se os fretes se acharem seguros, os que forem devidos pelas mercadorias salvas, pertencerão aos seguradores dos mesmos fretes, deduzidas as despesas dos salvados, e as soldadas devidas à tripulação pela viagem (artigo nº. 559).

TÍTULO XIII

DAS AVARIAS

Capítulo I

DA NATUREZA E CLASSIFICAÇÃO DAS AVARIAS

Art. 761 - Todas as despesas extraordinárias feitas a bem do navio ou da carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos acontecidos àquele ou a esta, desde o embarque e partida até a sua volta e desembarque, são reputadas avarias.

Art. 762 - Não havendo entre as partes convenção especial exarada na carta partida ou no conhecimento, as avarias hão de qualificar-se, e regular-se pelas disposições deste Código.

Art. 763 - As avarias são de duas espécies: avarias grossas ou comuns, e avarias simples ou particulares. A importância das primeiras é repartida proporcionalmente entre o navio, seu frete e a carga; e a das segundas é suportada, ou só pelo navio, ou só pela coisa que sofreu o dano ou deu causa à despesa.

Art. 764 - São avarias grossas:

1 - Tudo o que se dá ao inimigo, corsário ou pirata por composição ou a título de resgate do navio e fazendas, conjunta ou separadamente

2 - As coisas alijadas para salvação comum.

3 - Os cabos, mastros, velas e outros quaisquer aparelhos deliberadamente cortados, ou partidos por força de vela para salvação do navio e carga.

4 - As âncoras, amarras e quaisquer outras coisas abandonadas para salvamento ou benefício comum.

5 - Os danos causados pelo alijamento às fazendas restantes a bordo.

6 - Os danos feitos deliberadamente ao navio para facilitar a evacuação d'água e os danos acontecidos por esta ocasião à carga.

7 - O tratamento, curativo, sustento e indenizações da gente da tripulação ferida ou mutilada defendendo o navio.

8 - A indenização ou resgate da gente da tripulação mandada ao mar ou à terra em serviço do navio e da carga, e nessa ocasião aprisionada ou retida.

9 - As soldadas e sustento da tripulação durante arribada forçada.

10 - Os direitos de pilotagem, e outros de entrada e saída num porto de arribada forçada.

11 - Os aluguéis de armazéns em que se depositem, em, porto de arribada forçada, as fazendas que não puderem continuar a bordo durante o conserto do navio.

12 - As despesas da reclamação do navio e carga feitas conjuntamente pelo capitão numa só instância, e o sustento e soldadas da gente da tripulação durante a mesma reclamação, uma vez que o navio e carga sejam relaxados e restituídos.

13 - Os gastos de descarga, e salários para aliviar o navio e entrar numa barra ou porto, quando o navio é obrigado a fazê-lo por borrasca, ou perseguição de inimigo, e os danos acontecidos às fazendas pela descarga e recarga do navio em perigo.

14 - Os danos acontecidos ao corpo e quilha do navio, que premeditadamente se faz varar para prevenir perda total, ou presa do inimigo.

15 - As despesas feitas para pôr a nado o navio encalhado, e toda a recompensa por serviços extraordinários feitos para prevenir a sua perda total, ou presa.

16 - As perdas ou danos sobrevindos às fazendas carregadas em barcas ou lanchas, em consequência de perigo.

17 - As soldadas e sustento da tripulação, se o navio depois da viagem começada é obrigado a suspendê-la por ordem de potência estrangeira, ou por superveniência de guerra; e isto por todo o tempo que o navio e carga forem impedidos.

18 - O prêmio do empréstimo a risco, tomado para fazer face a despesas que devam entrar na regra de avaria grossa.

19 - O prêmio do seguro das despesas de avaria grossa, e as perdas sofridas na venda da parte da carga no porto de arribada forçada para fazer face às mesmas despesas.

20 - As custas judiciais para regular as avarias, e fazer a repartição das avarias grossas.

21 - As despesas de uma quarentena extraordinária.

E, em geral, os danos causados deliberadamente em caso de perigo ou desastre imprevisto, e sofridos como consequência imediata destes eventos, bem como as despesas feitas em iguais circunstâncias, depois de deliberações motivadas (artigo nº. 509), em bem e salvamento comum do navio e mercadorias, desde a sua carga e partida até o seu retorno e descarga.

Art. 765 - Não serão reputadas avarias grossas, posto que feitas voluntariamente e por deliberações motivadas para o bem do navio e carga, as despesas causadas por vício interno do navio, ou por falta ou negligência do capitão ou da gente da tripulação. Todas estas despesas são a cargo do capitão ou do navio (artigo nº. 565).

Art. 766 - São avaria simples e particulares:

1 - O dano acontecido às fazendas por borrasca, presa, naufrágio, ou encalhe fortuito, durante a viagem, e as despesas feitas para as salvar.

2 - A perda de cabos, amarras, âncoras, velas e mastros, causada por borrasca ou outro acidente do mar.

3 - As despesas de reclamação, sendo o navio e fazendas reclamadas separadamente.

4 - O conserto particular de vasilhas, e as despesas feitas para conservar os efeitos avariados.

5 - O aumento de frete e despesa de carga e descarga; quando declarado o navio inavegável, as fazendas são levadas ao lugar do destino por um ou mais navios (artigo nº. 614).

Em geral, as despesas feita; e o dano sofrido só pelo navio, ou só pela carga, durante o tempo dos riscos.

Art. 767 - Se em razão de baixios ou bancos de areia conhecidos o navio não puder dar à vela do lugar da partida com a carga inteira, nem chegar ao lugar do destino sem descarregar parte da carga em barcas, as despesas feitas para aligeirar o navio não são reputadas avarias, e correm por conta do navio somente, não havendo na carta-partida ou nos conhecimentos estipulação em contrário.

Art. 768 - Não são igualmente reputadas avarias, mas simples despesas a cargo do navio, as despesas de pilotagem da costa e barras, e outras feitas por entrada e saída de obras ou rios; nem os direitos de licenças, visitas, tonelagem, marcas, ancoragem, e outros impostos de navegação.

Art. 769 - Quando for indispensável lançar-se ao mar alguma parte da carga, deve começar-se pelas mercadorias e efeitos que estiverem em cima do convés; depois serão alijadas as mais pesadas e de menos valor, e dada igualdade, as que

estiverem na coberta e mais à mão; fazendo-se toda a diligência possível para tomar nota das marcas e números dos volumes alijados.

Art. 770 - Em seguimento da ata da deliberação que se houver tomado para o alijamento (artigo nº. 509) se fará declaração bem especificada das fazendas lançadas ao mar; e se pelo ato do alijamento algum dano tiver resultado ao navio ou à carga remanescente, se fará também menção deste acidente.

Art. 771 - As danificações que sofrerem as fazendas postas a bordo de barcos para à sua condução ordinária, ou para aligeirar o navio em caso de perigo, serão reguladas pelas disposições estabelecidas neste capítulo que lhes forem aplicáveis, segundo à diversas causas de que o dano resultar.

Capítulo II

DA LIQUIDAÇÃO, REPARTIÇÃO E CONTRIBUIÇÃO DA AVARIA GROSSA

Art. 772 - Para que o dano sofrido pelo navio ou carga possa considerar-se avaria a cargo do segurador, é necessário que ele seja examinado por dois arbitradores peritos que declarem:

1 - De que procedeu o dano.

2 - A parte da carga que se acha avariada, e por que causa, indicando as suas marcas, número ou volumes.

3 - Tratando-se do navio ou dos seus pertences, quanto valem os objetos avariados, e em quanto poderá importar o seu conserto ou reposição. Todas estas diligências, exames e vistorias serão determinadas pelo juiz de direito do respectivo distrito, e praticada com citação dos interessados, por si ou seus procuradores; podendo o juiz, no caso de ausência das partes, nomear de ofício pessoa inteligente e idônea que as represente (artigo nº. 618).

As diligências, exames e vistorias sobre o casco do navio e seus pertences devem ser praticadas antes de dar-se princípio ao seu conserto, nos casos em que este possa ter lugar.

Art. 773 - Os efeitos avariados serão sempre vendidos em público leilão a quem mais der, e pagos no ato da arrematação; e o mesmo se praticará com o navio, quando ele tenha de ser vendido segundo as disposições deste Código; em tais casos o juiz, se assim lhe parecer conveniente, ou se algum interessado o requerer, poderá determinar que o casco e cada um dos seus pertences se venda separadamente.

Art. 774 - A estimação do preço para o cálculo da avaria será feita sobre a diferença entre o respectivo rendimento bruto das fazendas sãs e o das avariadas, vendidos a dinheiro no tempo da entrega; e em nenhum caso pelo seu rendimento liquido, nem por aquele que, demorada a venda ou sendo a prazo, poderiam vir a obter.

Art. 775 - Se o dono ou consignatário não quiser vender a parte das mercadorias sãs, não pode ser compelido; e o preço para o cálculo será em tal caso o corrente que as mesmas fazendas, se vendidas fossem ao tempo da entrega, poderiam obter no mercado, certificado pelos preços correntes do lugar, ou, na falta destes, atestado,

debaixo de juramento por dois comerciantes acreditados de fazendas do mesmo gênero.

Art. 776 - O segurador não é obrigado a pagar mais de dois terços do custo do conserto das avarias que tiverem acontecido ao navio segurado por fortuna do mar, contanto que o navio fosse estimado na apólice por seu verdadeiro valor, e os consertos não excedam de três quartos desse valor no dizer de arbitradores expertos. Julgando estes, porém, que pelos consertos o valor real do navio se aumentaria além do terço da soma que custariam, o segurador pagará as despesas, abatido o excedente valor do navio.

Art. 777 - Excedendo as despesas a três quartos do valor do navio, julga-se este declarado inavegável a respeito dos seguradores; os quais, neste caso, serão obrigados, não tendo havido abandono, a pagar a soma segurada, abatendo-se nesta o valor do navio danificado ou dos seus fragmentos, segundo o dizer de arbitradores expertos.

Art. 778 - Tratando-se de avaria particular das mercadorias, e achando-se estas estimadas na apólice por valor certo, o cálculo do dano será feito sobre o preço que as mercadorias avariadas alcançarem no porto da entrega e o da venda das não avariadas no mesmo lugar e tempo, sendo de igual espécie e qualidade, ou se todas chegaram avariadas, sobre o preço que outras semelhantes não avariadas alcançaram ou poderiam alcançar; e a diferença, tomada a proporção entre umas e outras, será a soma devida ao segurado.

Art. 779 - Se o valor das mercadorias se não tiver fixado na apólice, a regra para achar-se a soma devida será a mesma do artigo precedente, contanto que primeiro se determine o valor das mercadorias não avariadas; o que se fará acrescentando às importâncias das faturas originais as despesas subseqüentes (artigo nº. 694). E tomada a diferença proporcional entre o preço por que se venderam as não avariadas e as avariadas, se aplicará a proporção relativa à parte das fazendas avariadas pelo seu primeiro custo e despesas.

Art. 780 - Contendo a apólice a cláusula de pagar-se avaria por marcas, volumes, caixas, sacas ou espécies, cada uma das partes designadas será considerada como um seguro separado para a forma da liquidação das avarias, ainda que essa parte se ache englobada no valor total do seguro (artigo nºs 689 e 692).

Art. 781 - Qualquer parte da carga, sendo objeto suscetível de avaliação separada, que se perca totalmente, ou que por algum dos riscos cobertos pela respectiva apólice fique tão danificada que não valha coisa alguma, será indenizada pelo segurador com perda total, ainda que relativamente ao todo ou à carga segura seja parcial, e o valor da parte perdida ou destruída pelo dano se ache incluído, ainda que indistintamente, no total do seguro.

Art. 782 - Se a apólice contiver a cláusula de pagar avarias como perda de salvados, a diferença para menos do valor fixado na apólice, que resultar da venda líquida que os gêneros avariados produzirem no lugar onde se venderam, sem atenção alguma ao produto bruto que tenham no mercado do porto do seu destino, será a estimação da avaria.

Art. 783 - A regulação, repartição ou rateio das avarias grossas serão feitos por árbitros, nomeados por ambas as partes, as instâncias do capitão.

Não se querendo as partes louvar, a nomeação de árbitros será feita pelo Tribunal do Comércio respectivo, ou pelo juiz de direito do comércio a que pertencer, nos lugares distantes do domicílio do mesmo tribunal.

Se o capitão for omissivo em fazer efetuar o rateio das avarias grossas, pode a diligência ser promovida por outra qualquer pessoa que seja interessada.

Art. 784 - O capitão tem direito para exigir, antes de abrir as escotilhas do navio, que os consignatários da carga prestem fiança idônea ao pagamento da avaria grossa, a que suas respectivas mercadorias forem obrigadas no rateio da contribuição comum.

Art. 785 - Recusando-se os consignatários a prestar a fiança exigida, pode o capitão requerer o depósito judicial dos efeitos obrigados à contribuição, até ser pago, ficando o preço da venda sub-rogado, para se efetuar por ele o pagamento da avaria grossa, logo que o rateio tiver lugar.

Art. 786 - A regulação e repartição das avarias grossas deverá fazer-se no porto da entrega da carga. Todavia, quando, por dano acontecido depois da saída, o navio for obrigado a regressar ao porto da carga, as despesas necessárias para reparar os danos da avaria grossa podem ser neste ajustadas.

Art. 787 - Liquidando-se as avarias grossas ou comuns no porto da entrega da carga, hão de contribuir para a sua composição:

1 - a carga, incluindo o dinheiro, prata, ouro, pedras preciosas, e todos os mais valores que se acharem a bordo;

2 - o navio e seus pertences, pela sua avaliação no porto da descarga, qualquer que seja o seu estado;

3 - os fretes, por metade do seu valor também.

Não entram para a contribuição o valor dos víveres que existirem a bordo para mantimento do navio, a bagagem do capitão, tripulação e passageiros, que for do seu uso pessoal, nem os objetos tirados do mar por mergulhadores à custa do dono.

Art. 788 - Quando a liquidação se fizer no porto da carga, o valor da mesma será estimado pelas respectivas faturas, aumentando-se ao preço da compra as despesas até o embarque; e quanto ao navio e frete se observarão as regras estabelecidas no artigo antecedente.

Art. 789 - Quer a liquidação se faça no porto da carga, quer no da descarga, contribuirão para as avarias grossas as importâncias que forem ressarcidas por via da respectiva contribuição.

Art. 790 - Os objetos carregados sobre o convés (artigo nºs 521 e 677, nº 8), e os que tiverem sido embarcados sem conhecimento assinado pelo capitão (artigo nº. 599) e os que o proprietário ou seu representante, na ocasião do risco de mar, tiver mudado do lugar em que se achavam arrumados sem licença do capitão contribuem

pelos respectivos valores, chegando o salvamento; mas o dono, no segundo caso, não tem direito para a indenização recíproca, ainda quando fiquem deteriorados, ou tenham sido alijados a benefício comum.

Art. 791 - Salvando-se qualquer coisa em consequência de algum ato deliberado de que resultou avaria grossa, não pode quem sofreu o prejuízo causado por este ato exigir indenização alguma por contribuição dos objetos salvados, se estes por algum acidente não chegarem ao poder do dono ou consignatários, ou se, vindo ao seu poder, não tiverem valor algum; salvo os casos dos artigos n.ºs 651 e 764, n.ºs 12 e 19.

Art. 792 - No caso de alijamento, se o navio se tiver salvado do perigo que o motivou, mas, continuando a viagem, vier a perder-se depois, as fazendas salvas do segundo perigo são obrigadas a contribuir por avaria grossa para a perda das que foram alijadas na ocasião do primeiro.

Se o navio se perder no primeiro perigo e algumas fazendas se puderem salvar, estas não contribuem para a indenização das que foram alijadas na ocasião do desastre que causou o naufrágio.

Art. 793 - A sentença que homologa à repartição das avarias grossas com condenação de cada um dos contribuintes tem força definitiva, e pode executar-se logo, ainda que dela se recorra.

Art. 794 - Se, depois de pago o rateio, os donos recobrem os efeitos indenizados por avaria grossa, serão obrigados a repor pró rata a todos os contribuintes o valor líquido dos efeitos recobrados. Não tendo sido contemplados no rateio para a indenização, não estão obrigados a entrar para a contribuição da avaria grossa com o valor dos gêneros recobrados depois da partilha em que deixaram de ser considerados.

Art. 795 - Se o segurador tiver pago uma perda total, e depois vier a provar-se que ela foi só parcial, o segurado não é obrigado a restituir o dinheiro recebido; mas neste caso o segurador fica sub rogado em todos os direitos e ações do segurado, e faz suas todas as vantagens que puderem resultar dos efeitos salvos.

Art. 796 - Se, independente de qualquer liquidação ou exame, o segurador se ajustar em preço certo de indenização, obrigando-se por escrito na apólice, ou de outra qualquer forma, a pagar dentro de certo prazo, e depois se recusar ao pagamento, exigindo que o segurado prove satisfatoriamente o valor real do dano, não será este obrigado à prova, senão no único caso em que o segurador tenha em tempo reclamado o ajuste por fraude manifesta da parte do mesmo segurado.

PARTE TERCEIRA – (...)

(Matéria não relacionada ao Direito Marítimo).

LEI Nº 2.180, DE 5 DE FEVEREIRO DE 1954.

DISPÕE SOBRE O TRIBUNAL MARÍTIMO.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Art. 1º O Tribunal Marítimo, com jurisdição em todo o território nacional, órgão, autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Ministério da Marinha no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, especificadas nesta Lei. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 2º O Tribunal Marítimo compor-se-á de sete juízes a saber: (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

a) um Presidente, Oficial-General do Corpo da Armada da ativa ou na inatividade; (Redação dada pela Lei nº 8.391, de 1991)

b) dois Juízes Militares, Oficiais de Marinha, na inatividade; e (Redação dada pela Lei nº 8.391, de 1991)

c) quatro Juízes Cíveis. (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

§ 1º O Presidente do Tribunal Marítimo, indicado pelo Ministro da Marinha dentre os Oficiais-Generais do Corpo da Armada, da ativa ou na inatividade, será de livre nomeação do Presidente da República, com mandato de dois anos, podendo ser reconduzido, respeitado, porém, o limite de idade estabelecido para a permanência no Serviço Público. (Redação dada pela Lei nº 8.391, de 1991)

§ 2º As nomeações dos Juízes Militares e Cíveis serão feitas pelo Presidente da República, mediante proposta do Ministro da Marinha, e atendidas as seguintes condições: (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

a) para Juízes Militares, Capitão-de-Mar-e-Guerra ou Capitão-de-Fragata da ativa ou na inatividade, sendo um deles do Corpo da Armada e outro do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais, subespecializado em máquinas ou casco. (Redação dada pela Lei nº 8.391, de 1991)

b) para Juízes Cíveis: (Incluído pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

1) dois bacharéis em Direito, de reconhecida idoneidade, com mais de cinco anos de prática forense e idade compreendida entre trinta e cinco e quarenta e oito

anos, especializado um deles em Direito Marítimo e o outro em Direito Internacional Público; (Incluído pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

2) Um especialista em armação de navios e navegação comercial, de reconhecida idoneidade e competência, com idade compreendida entre trinta e cinco e quarenta e oito anos e com mais de cinco anos de exercício de cargo de direção em empresa de navegação marítima; (Incluído pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

3) Um Capitão-de-Longo-Curso da Marinha Mercante, de reconhecida idoneidade e competência, com idade compreendida entre trinta e cinco e quarenta e oito anos e com mais de cinco anos de efetivo comando em navios brasileiros de longo curso, sem punição decorrente de julgamento em tribunal hábil. (Incluído pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

§ 3º A indicação a ser feita pelo Ministro da Marinha para os cargos de Presidente e de Juiz Militar deverá ser acompanhada, se se tratar de oficial da Ativa, da declaração dos indicados de que concordam com a mesma. (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

§ 4º Os Juizes Civis serão nomeados mediante aprovação em concurso de títulos e provas, realizado perante banca examinadora constituída pelo Presidente do Tribunal Marítimo; por um Juiz do Tribunal Marítimo, escolhido em escrutínio secreto; por um representante da Procuradoria do Tribunal Marítimo, designado pelo Ministro da Marinha e, conforme fôr o caso, por um especialista em Direito Marítimo ou em Direito Internacional Público, escolhido pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, ou por um representante da Comissão de Marinha Mercante, designado pelo Presidente da referida Comissão. (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

§ 5º Quando na ativa, haverá transferência para a inatividade: (Redação dada pela Lei nº 8.391, de 1991)

I - do Presidente, após dois anos de afastamento, sendo agregado ao respectivo Corpo no período anterior a esse prazo; (Incluído pela Lei nº 8.391, de 1991)

II - dos Juizes Militares, logo após a nomeação, na forma da legislação em vigor. (Incluído pela Lei nº 8.391, de 1991)

§ 6º Os Juizes Militares, referidos na letra "b" do caput deste artigo, terão mandato de quatro anos, podendo ser reconduzidos, respeitado, porém, o limite de idade estabelecido para a permanência no serviço público. (Redação dada pela Lei 9.527, de 1997)

§ 7º Os Juizes Civis ficam impedidos de exercer advocacia ou de prestar serviços profissionais em favor de partes interessadas nas atividades de navegação. (Incluído pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

§ 8º Será eleito bienalmente um Vice-Presidente dentre os Juizes Militares e Civis, em escrutínio secreto. (Incluído pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

§ 9º Os Juizes Civis, referidos na letra "c" do caput deste artigo, conservar-se-ão em seus cargos até atingirem a idade limite para permanência no serviço público. (Incluído pela Lei 9.527, de 1997)

Art. 3º Os Juízes Militares e Civis terão suplentes indicados pelo Ministro da Marinha e nomeados pelo Presidente da República, com mandato de três anos, podendo ser reconduzidos, e que funcionarão quando convocados pelo Presidente do Tribunal, nos casos previstos no Regimento Interno. (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

§ 1º Os suplentes dos Juízes Militares serão Oficiais inativos da Marinha. (Redação dada pela Lei nº 8.391, de 1991)

§ 2º Para a nomeação dos suplentes de que trata este artigo deverão ser observadas as mesmas condições estabelecidas no § 2º do Art. 2º desta lei, atendida a ressalva feita no parágrafo anterior. (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

§ 3º Nenhum direito ou vantagem terá o suplente, além de vencimento do cargo de substituto, e somente durante o seu impedimento legal. (Incluído pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

Art. 4º (Revogado pela Lei nº 7.642, de 1987)

Art. 5º (Revogado pela Lei nº 7.642, de 1987)

Art. 6º (Revogado pela Lei nº 7.642, de 1987)

Art. 7º (Revogado pela Lei nº 7.642, de 1987)

Art. 8º Não poderão ter assento no Tribunal Marítimo, simultaneamente, parentes ou afins até o segundo grau.

§ 1º A proibição estende-se aos adjuntos de procurador e advogados de ofício.

§ 2º A incompatibilidade resolver-se-á antes da posse contra o último nomeado, ou contra o mais moço caso sejam da mesma data as nomeações.

Art. 9º Para a execução dos serviços processuais, técnicos e administrativos, o Tribunal Marítimo terá uma Secretaria constituída de quatro (4) Divisões. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

CAPÍTULO II

DA JURISDIÇÃO E COMPETÊNCIA

Art. 10. O Tribunal Marítimo exercerá jurisdição sobre:

a) embarcações mercantes de qualquer nacionalidade, em águas brasileiras;

b) embarcações mercantes brasileiras em alto mar, ou em águas estrangeiras;

c) embarcações mercantes estrangeiras em alto mar, no caso de estarem envolvidas em qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação, no qual tenha pessoa física brasileira perdido a vida ou sofrido ferimentos graves, ou que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou ao meio marinho, de acordo com as normas do Direito Internacional; (Redação dada pela Lei nº 9.578, de 1997)

- d) o pessoal da Marinha Mercante brasileira;
- e) os marítimos estrangeiros, em território ou águas territoriais brasileiras;
- f) os proprietários, armadores, locatários, carregadores, agentes e consignatários de embarcações brasileiras e seus prepostos;
- g) agentes ou consignatários no Brasil de empresa estrangeira de navegação;
- h) empreiteiros ou proprietários de estaleiros, carreiras, diques ou oficinas de construção ou reparação naval e seus prepostos.
- i) os proprietários, armadores, locatários, carregadores, consignatários, e seus prepostos, no Brasil, de embarcações mercantes estrangeiras; (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)
- j) os empreiteiros e proprietários de construções executadas sob, sobre e às margens das águas interiores e do mar territorial brasileiros, sob e sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiras e que, por erro ou inadequação de projeto ou execução ou pela não observância de especificações técnicas de materiais, métodos e processos adequados, ou, ainda, por introduzir modificações estruturais não autorizadas nas obras originais, atentem contra a segurança da navegação; (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)
- l) toda pessoa jurídica ou física envolvida, por qualquer forma ou motivo, em acidente ou fato da navegação, respeitados os demais instrumentos do Direito Interno e as normas do Direito Internacional; (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)
- m) ilhas artificiais, instalações estruturas, bem como embarcações de qualquer nacionalidade empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, produção, armazenamento e beneficiamento dos recursos naturais, nas águas interiores, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental brasileiros, respeitados os acordos bilaterais ou multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional. (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)

Art. 11. Considera-se embarcação mercante toda construção utilizada como meio de transporte por água, e destinada à indústria da navegação, quaisquer que sejam as suas características e lugar de tráfego.

Parágrafo único. Ficam-lhe equiparados:

- a) os artefatos flutuantes de habitual locomoção em seu emprêgo;
- b) as embarcações utilizadas na praticagem, no transporte não remunerado e nas atividades religiosas, científicas, beneficentes, recreativas e desportivas;
- c) as empregadas no serviço público, exceto as da Marinha de Guerra;
- d) as da Marinha de Guerra, quando utilizadas total ou parcialmente no transporte remunerado de passageiros ou cargas;

e) as aeronaves durante a flutuação ou em vôo, desde que colidam ou atentem de qualquer maneira contra embarcações mercantes

f) os navios de Estados estrangeiros utilizados para fins comerciais. (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)

Art. 12. O pessoal da Marinha Mercante considera-se constituído:

a) por todos quantos exercem atividades a bordo das embarcações mercantes;

b) pelo pessoal da praticagem;

c) pelos que trabalham em estaleiros, diques, carreiras e oficinas de construção e reparação naval;

d) pelo pessoal das administrações dos portos organizados;

e) pelos trabalhadores de estiva e capatazia;

f) pelos pescadores;

g) pelos armadores;

h) pelos mergulhadores; (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)

i) pelos amadores. (Incluído pela Lei nº 9.578, de 1997)

Parágrafo único. Equiparam-se aos marítimos aqueles que, sem matrícula, estejam de fato em qualquer função que deva ser exercida por marítimo.

Art. 13. Compete ao Tribunal Marítimo:

I - julgar os acidentes e fatos da navegação;

a) definindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e extensão;

b) indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei;

c) propondo medidas preventivas e de segurança da navegação;

II - manter o registro geral:

a) da propriedade naval

b) da hipoteca naval e demais ônus sobre embarcações brasileiras;

c) dos armadores de navios brasileiros.

Art. 14. Consideram-se acidentes da navegação:

a) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento;

b) avaria ou defeito no navio nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Art. 15. Consideram-se fatos da navegação:

a) o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da equipagem;

b) a alteração da rota;

c) a má estimação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição;

d) a recusa injustificada de socorro a embarcação em perigo;

e) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo;

f) o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 16. Compete ainda ao Tribunal Marítimo:

a) determinar a realização de diligências necessárias ou úteis à elucidação de fatos e acidentes da navegação;

b) delegar atribuições de instrução;

c) proibir ou suspender por medida de segurança o tráfego de embarcações, assim como ordenar pelo mesmo motivo o desembarque ou a suspensão de qualquer marítimo;

d) processar e julgar recursos interpostos nos termos desta lei;

e) dar parecer nas consultas concernentes à Marinha Mercante, que lhe forem submetidas pelo Governo.

f) funcionar, quando nomeado pelos interessados, como júízo arbitral nos litígios patrimoniais consequentes a acidentes ou fatos da navegação;

g) propor ao Governo que sejam concedidas recompensas honoríficas ou pecuniárias àquêles que tenham prestado serviços relevantes à Marinha Mercante, ou hajam praticado atos de humanidade nos acidentes e fatos da navegação submetidos a julgamento;

h) sugerir ao Governo quaisquer modificações à legislação da Marinha Mercante, quando aconselhadas pela observação de fatos trazidos à sua apreciação;

i) executar, ou fazer executar, as suas decisões definitivas;

j) dar posse aos seus membros e conceder-lhes licença;

k) elaborar, votar, interpretar e aplicar o seu regimento.

l) eleger seu Vice-Presidente.(Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 17. Na apuração da responsabilidade por fatos e acidentes da navegação, cabe ao Tribunal Marítimo investigar:

a) se o capitão, o práctico, o oficial de quarto, outros membros da tripulação ou quaisquer outras pessoas foram os causadores por dolo ou culpa;

b) se foram fielmente cumpridas, para evitar abalroação, as regras estabelecidas em convenção internacional vigente, assim como as regras especiais baixadas pela autoridade marítima local, e concernentes à navegação nos portos, rios e águas interiores;

c) se deixou de ser cumprida a obrigação de prestar assistência, e se o acidente na sua extensão teria sido evitado com a assistência solicitada em tempo, mas não prestada;

d) se foram fielmente aplicadas as disposições de convenção concernentes à salvaguarda da vida humana no mar e as das leis e regulamentos complementares;

e) se o proprietário, armador ou afretador infringiu a lei ou os regulamentos, intruções, usos e costumes pertinentes aos deveres que a sua qualidade lhes impõe em relação à navegação e atividades conexas;

f) se nos casos de acidentes ou fato da navegação de que possa resultar a classificação de danos e despesas como avaria comum, se apresentam os requisitos que autorizam a regulação.

Art. 18. As decisões do Tribunal Marítimo quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo porém suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário. (Redação dada pela Lei nº 9.578, de 1997)

Art. 19. Sempre que se discutir em juízo uma questão decorrente de matéria da competência do Tribunal Marítimo, cuja parte técnica ou técnico-administrativa couber nas suas atribuições, deverá ser juntada aos autos a sua decisão definitiva. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 20. Não corre a prescrição contra qualquer dos interessados na apuração e nas conseqüências dos acidentes e fatos da navegação por água enquanto não houver decisão definitiva do Tribunal Marítimo.

Art. 21. Nos processos instaurados perante o Tribunal Marítimo em que houver crime ou contravenção a punir, nem esta nem aquêles impedem o julgamento do que fôr da sua competência, mas finda a sua ação, ou desde logo, sem prejuízo dela, serão remetidas, em traslado, as peças necessárias à ação da Justiça.

CAPÍTULO III

DAS ATRIBUIÇÕES DO PRESIDENTE

Art. 22. Compete ao presidente:

- a) dirigir os trabalhos do Tribunal, presidir às sessões, propor as questões e apurar o vencido;
- b) votar somente em caso de empate;
- c) distribuir os processos e consultas pelos juízos e proferir os despachos de expedientes;
- d) convocar sessões extraordinárias;
- e) ordenar a restauração de autos perdidos;
- f) admitir recursos, designando-lhes relator;
- g) deferir ou denegar o registro da propriedade marítima e a averbação de hipoteca e demais ônus reais sobre embarcações bem como o registro de armadores nacionais;
- h) representar o Tribunal e dirigir, coordenar e controlar os seus serviços;
- i) praticar todos os atos de direção decorrentes da legislação em vigor para os servidores públicos federais; (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)
- j) exercer as demais atribuições fixadas no regimento do Tribunal.
- k) propor ao Presidente da República, por intermédio do Ministro da Marinha, os servidores que devam ocupar os cargos em Comissão, bem como os que devam ser promovidos. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

Parágrafo único. Ao vice-presidente cabe substituir o presidente em suas faltas e impedimentos.

Art. 23. O Presidente terá um assistente de sua confiança, designado dentre os funcionários do Tribunal. (Redação dada pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES DOS JUÍZES

Art. 24. Ao juiz do Tribunal Marítimo compete:

- a) dirigir os processos que lhe forem distribuídos, proferindo nêles os despachos interlocutórios;
- b) presidir aos atos de instrução, funcionando como interrogante;

c) orientar os processos por forma a assegurar-lhes andamento rápido sem prejuízo da defesa dos interessados e da finalidade do Tribunal;

d) requisitar de qualquer repartição pública, entidade autárquica e paraestatal, sociedade de economia mista e, em geral, de qualquer empresa vinculada à indústria da navegação e serviços complementares ou conexos, informações, esclarecimentos, documentos e o mais necessário à instrução dos processos;

e) admitir a defesa bem com a intervenção de terceiros interessados ou prejudicados nos processos de que fôr relator;

f) apresentar ao Tribunal os processos prontos para julgamento;

g) discutir as questões, e julgá-las, atendendo aos fatos e circunstâncias emergentes dos autos, ainda que não alegados pelas partes e formando livremente, na apreciação da prova, o seu convencimento;

h) justificar o voto por escrito, quando vencido e servir de relator quando vencedor;

i) relatar as consultas que lhe forem distribuídas;

j) exercer as demais atribuições fixadas no regimento do Tribunal.

Art. 25. O juiz suplente, em exercício, terá as atribuições e vantagens do juiz efetivo.

Art. 26. O juiz que se declarar suspeito ou impedido motivará o despacho. Se a suspeição ou o impedimento for de natureza íntima, comunicará os motivos ao presidente do Tribunal.

Art. 27. É vedado ao juiz do Tribunal Marítimo:

a) exercer, ainda que em disponibilidade, qualquer outra função pública, salvo o magistério secundário e superior e os casos previstos na Constituição para os magistrados sob pena de perda do cargo;

b) exercer atividade político-partidária.

CAPÍTULO V

DOS ÓRGÃOS AUXILIARES

SEÇÃO I

DA PROCURADORA

Art. 28. (Revogado pela Lei nº 7.642, de 1987)

Art. 29. (Revogado pela Lei nº 7.642, de 1987)

SEÇÃO II

DOS ADVOGADOS DE OFÍCIO

Art. 30. (Revogado pela Lei nº 7.642, de 1987)

SEÇÃO III

DOS ADVOGADOS E SOLICITADORES

Art. 31. O patrocínio das causas no Tribunal Marítimo é privativo dos advogados e solicitadores provisionados, inscritos em qualquer seção da Ordem dos Advogados do Brasil.

Parágrafo único. As proibições e impedimentos de advocacia no Tribunal Marítimo regem-se pelo disposto no Regulamento da Ordem dos Advogados do Brasil.

CAPÍTULO VI

DA SECRETARIA

Art. 32. A Secretaria é o órgão de execução dos serviços processuais, técnicos e administrativos decorrentes das atribuições do Tribunal; será dirigida por um bacharel em Direito que exercerá o cargo de Diretor-Geral e terá a seguinte composição: (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

I - Divisão de Acidentes e Fatos da Navegação; (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

II - Divisão de Registro da Propriedade Marítima; (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

III - Divisão de Jurisprudência e Documentação; e (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

IV - Divisão de Administração. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

V - Serviços Auxiliares.

§ 1º Os trabalhos e encargos das divisões e serviços da Secretaria serão, segundo sua natureza e vulto, distribuídos em seções e turmas, na forma do que fôr disposto pelo regimento do Tribunal.

§ 2º As atribuições do Diretor-Geral da Secretaria, das divisões, serviços, seções e turmas serão minuciosamente fixadas no Regimento Interno. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

TÍTULO II

CAPÍTULO I

DO INQUÉRITO SÔBRE ACIDENTES OU FATOS DA NAVEGAÇÃO

Art. 33. Sempre que chegar ao conhecimento de uma capitania de portos qualquer acidente ou fato da navegação será instaurado inquérito.

§ 1º Será competente para o inquérito:

- a) a capitania em cuja jurisdição tiver ocorrido o acidente ou fato da navegação;
- b) a capitania do primeiro pôrto de escala ou arribada da embarcação;
- c) a capitania do pôrto de inscrição da embarcação;
- d) qualquer outra capitania designada pelo Tribunal.

§ 2º Se qualquer das capitancias a que se referem as alíneas a, b e c, do parágrafo precedente não abrir inquérito dentro de cinco dias contados daquele em que houver tomado conhecimento do acidente ou fato da navegação, a providência será determinada pelo Ministro da Marinha ou pelo Tribunal Marítimo, sendo a decisão dêste adotada mediante provocação da Procuradoria, dos interessados ou de qualquer dos juizes.

Art. 34. Verificar-se-á a competência por prevenção desde que, sendo mais de uma capitania competente, houver uma delas em primeiro lugar, tomado conhecimento do acidente ou fato da navegação, iniciando, desde logo, o inquérito.

Parágrafo único. Qualquer dúvida sôbre a competência para a instauração de inquérito será dirimida, sumàriamente, pelo Tribunal Marítimo.

Art. 35. São elementos essenciais nos inquéritos sôbre acidentes e fatos da navegação:

a) comunicação ou relatório do capitão ou mestre da embarcação, ou parte de qualquer dos interessados, ou determinação ex-offício ;

b) depoimento do capitão ou mestre, do prático e das pessoas da tripulação que tenham conhecimento do acidente ou fato da navegação a ser apurado;

c) depoimento de qualquer testemunha idônea;

d) esclarecimento dos depoentes e acareação de uns com outros, quando necessário;

e) cópias autênticas dos lançamentos diários de navegação e máquina, referentes ao acidente ou fato a ser apurado, e a um período de pelo menos vinte e quatro horas anteriores a tal acidente ou fato, salvo no caso de embarcação dispensada dos lançamentos aludidos quando serão investigados e reconstituídos os

pormenores da navegação, rumos, manobras, sinais, etc., mediante depoimentos do capitão ou mestre, e tripulante;

f) exame pericial feito depois do acidente ou fato da navegação, e juntada do respectivo laudo ao inquérito;

g) juntada ao inquérito dos últimos termos de vistoria a que se houver submetido a embarcação, em sêco e flutuando, antes do acidente ou fato a ser apurado, bem como cópia do termo de inscrição, caso a embarcação não seja registrada no Tribunal Marítimo;

h) juntado ao inquérito, sempre que possível, do manifesto de carga, com esclarecimentos sôbre a forma pela qual se achava tal carga estivada, e, se tiver havido alijamento, juntada ainda ao inquérito de informações concretas sôbre a natureza e quantidade da carga alijada e sôbre o cumprimento das prescrições legais a êsse respeito.

Parágrafo único. A autoridade encarregada do inquérito poderá:

a) ordenar diligências suscetíveis de contribuir para o esclarecimento da matéria investigada;

b) requisitar de outra qualquer autoridade informações e documentos que não possam ser obtidos das autoridades navais.

Art. 36. Poderá o Tribunal Marítimo baixar provimento em que fixe, para cada acidente ou fato da navegação, a matéria a ser apurada pela capitania de portos que haja de proceder ao inquérito.

Art. 37. Cabe à autoridade encarregada do inquérito, quando concluídas as diligências, fazer no prazo de dez dias um minucioso relatório do que tiver sido apurado.

Art. 38. Sempre que o relatório da autoridade encarregada do inquérito apontar possíveis responsáveis pelo acidente ou fato da navegação, terão êles o prazo de dez dias contado daquele em que se der ciência das conclusões do relatório, para a apresentação de defesa prévia.

Art. 39. O inquérito, encerrado, será enviado com urgência ao Tribunal Marítimo.

Art. 40. Quando ocorre sinistro com embarcação brasileira em águas estrangeiras, o inquérito será realizado pela autoridade consular da zona, a qual cumprirá também efetuar tôdas as diligências determinadas pelo Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Cumpre ao cônsul que abrir o inquérito:

I - nomear peritos para os exames técnicos necessários, obedecendo a escolha à seguinte ordem:

a) dois oficiais da armada nacional, caso haja algum navio de guerra no pôrto ou em águas da sua jurisdição;

b) dois capitães de marinha mercante estrangeira;

II - ordenar, em nome do Tribunal Marítimo, mediante prévia comunicação a êste, o desembarque imediato do capitão ou de qualquer membro da tripulação, quando tal providência fôr essencial aos interesses nacionais e à apuração da responsabilidade do sinistro.

CAPÍTULO II

DO PROCESSO SÔBRE ACIDENTE OU FATO DA NAVEGAÇÃO

SEÇÃO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 41. O processo perante o Tribunal Marítimo se inicia: (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

I - por iniciativa da Procuradoria; (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

II - por iniciativa da parte interessada; (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

III - por decisão do próprio Tribunal. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

§ 1º O caso do número II dar-se-á: (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

a) por meio de representação, devidamente instruída, quando se tratar de acidente ou fato da navegação, no decorrer dos trinta (30) dias subsequêntes ao prazo de cento e oitenta (180) dias da sua ocorrência, se até o final dêste, não houver entrado no Tribunal o inquérito respectivo; (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

b) Por meio de representação, nos autos de inquérito, dentro do prazo de dois (2) meses, contado do dia em que os autos voltarem da Procuradoria, quando a promoção fôr pelo arquivamento, ou ainda no curso do processo dentro do prazo de três (3) meses, contado do dia da abertura da instrução, ou até a data de seu encerramento, se menor fôr a sua duração. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

§ 2º No caso da alínea a do parágrafo anterior, se achar o Tribunal que há elementos suficientes, determinará o prosseguimento e tomará as providências para o recebimento do inquérito, cujos autos serão incorporados aos da representação, procedendo-se, então, na forma do art. 42 e dos ulteriores têrmos processuais. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

§ 3º Em se tratando da hipótese prevista na primeira parte da alínea b, do § 1º, os autos permanecerão em Secretaria durante aquêle prazo, findo o que serão conclusos ao relator. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

§ 4º Em qualquer caso, porém, os prazos fixados no § 1º são peremptórios e só serão contemplados uma vez, não se renovando em outras fases de instrução que porventura venham a ocorrer. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 42. Feita a distribuição e a autuação, em se tratando de inquérito ou de representação, o relator designado dará vista dos autos à Procuradoria, para que esta, em dez (10) dias, contados daquele em que os tiver recebido, officie por uma das formas seguintes: (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

a) oferecendo representação ou pronunciando-se sobre a que tenha sido oferecida pela parte; (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

b) pedindo em parecer fundamentado, o arquivamento do inquérito; (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

c) opinando pela incompetência do Tribunal e requerendo a remessa dos autos a quem de direito. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

Parágrafo único. (Suprimido pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 43. (Revogado pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 44. As representações oriundas do mesmo inquérito constituirão processos conexos, que terão o mesmo relator e serão instruídos e julgados conjuntamente.

Art. 45. Nos feitos de iniciativa privada, a representação ou contestação só poderá ser oferecida por quem tiver legítimo interesse econômico ou moral no julgamento do acidente ou fato da navegação.

Art. 46. No curso da ação privada é lícito às partes desistirem, mas o processo prosseguirá, nos termos em que o Tribunal decidir na homologação, como se fôsse de iniciativa da Procuradoria. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 47. No processo iniciado em virtude de representação do interessado, admitir-se-á o litisconsórcio ativo ou passivo, fundado na comunhão ou identidade de interesse.

§ 1º O direito de promover os atos dos processos, cabe indistintamente a qualquer dos litisconsortes, e quando um deles citar ou intimar a parte contrária, deverá também citar ou intimar os colitigantes.

§ 2º Quando o litígio tiver de ser resolvido de modo uniforme para todos os litisconsortes, serão representados pelos demais os revéis ou foragidos, ou os que houverem perdido algum prazo.

§ 3º Quando a decisão puder influir na relação jurídica entre qualquer das partes e terceiro, será lícito a êste intervir em qualquer fase do processo como litisconsorte, aceitando a causa no estado em que ela se encontrar.

Art. 48. No processo de ação pública, qualquer interessado poderá intervir apenas como assistente da Procuradoria ou do acusado.

§ 1º O assistente será admitido enquanto a decisão não passar em julgado, e receberá a causa no estado em que ela se achar.

§ 2º O co-representante não poderá, no mesmo processo, intervir como assistente da Procuradoria.

§ 3º Ao assistente será permitido propor meios de prova, requerer perguntas às testemunhas, participar do debate oral, arrazoar os recursos interpostos pelo assistido e recorrer, por sua vez, caso não o tenha feito o assistido.

§ 4º O fato prosseguirá independentemente de nova intimação do assistente, quando este, uma vez intimado, deixar de comparecer a qualquer dos atos processuais, sem motivo de força maior.

Art. 49. Recebida pelo Tribunal a representação, o relator do processo o fará prosseguir nos termos desta lei.

Art. 50. Quando a Procuradoria requerer o arquivamento do processo, o Tribunal, se julgar improcedentes as razões invocadas para o pedido, ordenará a volta do processo à Procuradoria, a fim de que esta proceda na forma da letra c do art. 28.

Art. 51. Quando a Procuradoria opinar pela incompetência do Tribunal, o processo será concluso ao relator, que o apresentará ao Tribunal para seu conhecimento e decisão.

Parágrafo único. Se o Tribunal afirma a sua competência na espécie, será o processo enviado à Procuradoria, que deverá proceder na forma das letras a ou b do art. 28.

Art. 52. Nos casos do art. 50 e parágrafo único do art. 56, o procurador terá o prazo de cinco dias para oferecer representação.

SEÇÃO II

DA CITAÇÃO

Art. 53. Recebida a representação ou negado o arquivamento do inquérito, determinará o relator a notificação do acusado: por mandado ou com hora certa, se residente no Estado da Guanabara; por delegação de atribuições ao Capitão do Pôrto em cuja jurisdição residir o representado, se fora daquele Estado; por delegação de atribuições ao agente consular brasileiro em cujo país residir o representado, se fora do Brasil; e por edital, se ignorado, desconhecido ou incerto o local de permanência. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 54. Será necessária a citação, sob pena de nulidade, no início da causa ou da execução, caso em que se fará por guia de sentença.

Art. 55. A citação, a notificação e a intimação serão cumpridas com as formalidades estabelecidas no regimento do Tribunal.

SEÇÃO III

DA DEFESA

Art. 56. Dentro em quinze dias da notificação poderá o notificado oferecer defesa escrita, juntando e indicando os meios de prova que entender convenientes.

Parágrafo único. A decisão do Tribunal só poderá versar sobre os fatos constantes da representação ou da defesa.

SEÇÃO IV

DA PROVA

Art. 57. São admissíveis no Tribunal tôdas as espécies de prova reconhecidas em direito.

Art. 58. O fato alegado por uma das partes que a outra não contestar será admitido como verídico, se o contrário não resultar do conjunto das provas. A prova do inquérito será aceita enquanto não destruída por prova contrária.

Art. 59. O Juiz ou o Tribunal poderá ouvir terceiro a quem as partes ou testemunhas se hajam referido como sabedor de fatos ou circunstâncias que influam na decisão do feito, ou ordenar que exibam documento que a esta interesse.

Art. 60. Independem de provas os fatos notórios.

Art. 61. Aquêlle que alegar direito estadual, municipal, costumeiro, singular ou estrangeiro, deverá provar-lhe o teor e a vigência salvo se o Tribunal dispensar a prova.

Art. 62. No exame das provas de atos e contratos, guardar-se-á o que em geral e especialmente prescrevem as leis que os regulam.

Art. 63. A prova que tiver de produzir-se fora da séde do Tribunal será feita mediante delegação de atribuições de instrução ao capitão de portos ou agente consular brasileiro.

Art. 64. No que concerne às diversas espécies de provas serão obedecidas as regras do processo comum, na forma estabelecida pelo regimento do Tribunal.

CAPÍTULO III

DAS RAZÕES FINAIS

Art. 65. Finda a instrução, será aberta vista dos autos por 10 (dez) dias, sucessivamente, ao autor e ao representando para que aduzam, por escrito, alegações finais, e em seguida serão os autos conclusos ao relator para pedido de julgamento.

Art. 66. Antes de pedir julgamento, o relator:

- a) mandará sanar qualquer omissão legal ou processual;
- b) ordenará, de ofício, qualquer diligência ou prova necessária ao esclarecimento da causa.

Art. 67. O relator terá 10 (dez) dias a fim de estudar os autos que lhe forem conclusos para pedido de julgamento afora o tempo consumido nos atos a que se refere o artigo precedente.

CAPÍTULO IV

DO JULGAMENTO

Art. 68. O julgamento do processo obedecerá às seguintes normas:

- a) relatório;
- b) sustentação das alegações finais, sucessivamente, pelas partes;
- c) conhecimento das preliminares suscitadas e dos agravos;
- d) discussão da matéria em julgamento;

e) decisão, iniciando-se a votação pelo relator, e seguido êste pelos demais juízes, a partir do mais moderno no cargo.

§ 1º Antes de iniciada a votação, poderá qualquer juiz pedir vista do processo até a sessão imediata e, excepcionalmente, pelo prazo que lhe fôr concedido pelo Tribunal.

§ 2º Iniciada a votação, nenhum juiz poderá mais se manifestar, salvo para justificar o voto.

Art. 69. Proferido o julgamento, o presidente anunciará a decisão, designado para redigir o acórdão ao relator ou vencido êste, ao juiz cujo voto tiver prevalecido.

Art. 70. Se houver empate, o presidente desempatará de acôrdo com a sua convicção.

Art. 71. O Tribunal só poderá deliberar com a presença de, pelo menos, metade e mais um dos seus membros, sendo as questões decididas por maioria de votos. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 72. O julgamento poderá ser convertido em diligência a critério do Tribunal em virtude de proposta de um dos juizes, apresentada antes de iniciar-se a votação.

Parágrafo único. A diligência será promovida pelo relator e, uma vez cumprida, ouvidas as partes, será o processo submetido ao plenário para prosseguimento do julgamento.

Art. 73. O acórdão será publicado em sessão do Tribunal, nos dez dias seguintes ao julgamento, remetendo-se cópia para a publicação no órgão oficial.

Art. 74. Em todos os casos de acidente ou fato da navegação, o acórdão conterà:

- a) a definição da natureza do acidente ou fato e as circunstâncias em que se verificou;
- b) a determinação das causas;
- c) a fixação das responsabilidades, a sanção e o fundamento desta;
- d) a indicação das medidas preventivas e de segurança da navegação, quando fôr o caso.

TÍTULO III
(Revogado pela Lei nº 7.652, de 1988)

CAPÍTULO I

DO REGISTRO DA PROPRIEDADE NAVAL

Art . 75. a 91(Revogado pela Lei nº 7.652, de 1988)

CAPÍTULO II

DO REGISTRO DA HIPOTECA NAVAL E OUTROS ÔNUS

Art . 92. a 100 V (Revogado pela Lei nº 7.652, de 1988)

CAPÍTULO III

DO REGISTRO DOS ARMADORES

Art . 101. (Revogado pela Lei nº 5.056, de 1966)

CAPÍTULO IV

DO CANCELAMENTO DO REGISTRO

Art . 102. a 104 (Revogado pela Lei nº 7.652, de 1988)

TÍTULO IV

CAPÍTULO I

DOS RECURSOS

Art . 105. Os recursos admitidos são os seguintes:

- a) embargos de nulidade ou infringentes;
- b) agravo;
- c) embargos de declaração.

CAPÍTULO II

DOS EMBARGOS INFRINGENTES

Art . 106. É passível de embargos a decisão final sobre o mérito do processo, versando os embargos exclusivamente matéria nova, ou baseando-se em prova posterior ao encerramento da fase probatória, ou ainda, quando não unânime a decisão, e, neste caso, serão os embargos restritos à matéria objeto da divergência.

Art . 107. Os embargos, que deverão ser opostos nos dez dias seguintes ao da publicação do acórdão no órgão oficial, serão deduzidos por artigos.

Art . 108. Admitido o recurso e designado novo relator, o embargado terá o prazo de dez dias para oferecer a impugnação.

§ 1º O prazo para o preparo do recurso será de três dias contados da ciência do recebimento, sob pena de deserção.

§ 2º Se a Procuradoria oficial no processo somente como fiscal da lei, terá, por último, vista dos autos para dizer sobre os embargos.

§ 3º A seguir, os autos serão conclusos ao relator para pedido de julgamento.

Art . 109. No julgamento dos embargos observar-se-á o estabelecido no art. 68.

Art . 110. Despresados os embargos, e publicado o acórdão no órgão oficial, a decisão produzirá todos os efeitos.

CAPÍTULO III

DO AGRAVO

Art . 111. Caberá agravo para o Tribunal por simples petição:

I - Dos despachos e decisões dos juízes:

a) que não admitirem a intervenção de terceiro na causa como litisconsorte ou assistente;

b) que concederem ou denegarem inquirição e outros meios de prova;

c) que concederem grandes ou pequenas dilações para dentro ou fora do país;

d) que deferirem, denegarem, ou renovarem o benefício da gratuidade.

II - dos despachos e decisões do presidente:

a) que admitirem ou não recurso ou apenas o fizerem em parte;

b) que julgarem ou não reformados autos perdidos em que não havia ainda decisão final;

c) sobre erros de contas ou custas;

d) que concederem ou denegarem registro.

Art . 112. O agravo é restrito ao ponto de que se agravou, ao qual o Tribunal deverá limitar a sua decisão, de que não haverá embargos.

§ 1º O recurso terá efeito suspensivo, tão somente, porém, em relação ao ponto agravado.

§ 2º O prazo para a interposição do agravo, será de cinco (5) dias e o seu processamento na forma do Código de Processo Civil, arts. 844 e 845, incisos e parágrafos. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

§ 3º No Tribunal o agravo será distribuído a um juiz desimpedido que pedirá sua inclusão em pauta para julgamento, com preferência nos trabalhos do dia, quando o relatará. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

§ 4º Provido ou não o recurso, os autos baixarão ao relator do feito principal, para o seu prosseguimento. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

CAPÍTULO IV

DOS EMBARGOS DE DECLARAÇÃO

Art . 113. Às decisões do Tribunal podem ser opostos embargos de declaração no prazo de quarenta e oito horas, contados da publicação no órgão oficial, quando apresentarem ambiguidades, obscuridade, contradição ou omissão.

Art . 114. Os embargos de declaração serão deduzidos em requerimento de que devem constar os pontos em que a decisão fôr ambígua, contraditória ou omissa.

§ 1º Se a petição não apontar qualquer dessas condições, será desde logo indeferida.

§ 2º O julgamento de embargos de declaração terá preferência na pauta dos trabalhos do dia.

CAPÍTULO V

DA EXECUÇÃO

Art. 115. Para cumprimento de decisão do Tribunal Marítimo será expedida guia com os seguintes requisitos:

- a) o nome da autoridade que a manda cumprir;
- b) a indicação da autoridade incumbida do seu cumprimento;
- c) o nome e a qualificação do responsável;
- d) a transcrição da parte decisória, e a indicação do órgão oficial que publicou na íntegra o acórdão;
- e) as assinaturas do presidente e do diretor da Secretaria.

Art . 116. A guia de sentença será restituída ao Tribunal com declaração escrita do seu cumprimento, feita pela autoridade a quem foi remetida.

Parágrafo único. Se a autoridade incumbida do cumprimento não o puder efetuar restituirá a guia com declaração negativa.

Art . 117. Quando a pena fôr a de multa e das custas, devidamente apuradas, a guia será expedida à repartição encarregada da inscrição das dívidas fiscais para a cobrança executiva.

Art . 118. Quando a pena imposta não fôr a de multa, e se referir a estrangeiro domiciliado fora do país, além da remessa da guia de sentença à autoridade competente, far-se-á comunicação ao representante consular.

Art . 119. Serão responsáveis pelo pagamento das multas impostas a estrangeiros domiciliados fora do Brasil, e das custas processuais respectivas, os representantes eventuais da embarcação.

Art . 120. Nas guias de sentença, serão incluídas, para cobrança, as custas processuais vencidas.

TÍTULO V

CAPÍTULO I

Das Penalidades (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 121. A inobservância dos preceitos legais que regulam a navegação será reprimida com as seguintes penas: (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

I - repreensão, medida educativa concernente à segurança da navegação ou ambas; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

II - suspensão de pessoal marítimo; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

III - interdição para o exercício de determinada função; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

IV - cancelamento da matrícula profissional e da carteira de amador; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

V - proibição ou suspensão do tráfego da embarcação; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

VI - cancelamento do registro de armador; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

VII - multa, cumulativamente ou não, com qualquer das penas anteriores. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 1º A suspensão de pessoal marítimo será por prazo não superior a doze meses. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 2º A interdição não excederá a cinco anos. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 3º A proibição ou suspensão do tráfego da embarcação cessará logo que deixem de existir os motivos que a determinaram, ou, no caso de falta de registro das embarcações obrigadas a tal procedimento, logo que seja iniciado o processo de registro da propriedade. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 4º Em relação a estrangeiro, a pena de cancelamento da matrícula profissional será convertida em proibição para o exercício de função em águas sob jurisdição nacional. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 5º A multa será aplicada pelo Tribunal, podendo variar de onze a quinhentas e quarenta e três Unidades Fiscais de Referência (UFIR), ressalvada a elevação do valor máximo nos casos previstos nesta lei. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 6º As penalidades de multa previstas nesta lei serão convertidas em Unidade Real de Valor - URV, ou no padrão monetário que vier a ser instituído, observados os critérios estabelecidos em lei para a conversão de valores expressos em UFIR. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 122. Por preceitos legais e reguladores da navegação entendem-se todas as disposições de convenções e tratados, leis, regulamentos e portarias, como também os usos e costumes, instruções, exigências e notificações das autoridades, sobre a utilização de embarcações, tripulação, navegação e atividades correlatas. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

CAPÍTULO II

DO Cancelamento da Matrícula (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 123. O Tribunal pode ordenar o cancelamento da matrícula profissional de pessoal da marinha mercante e da carteira de amador ou a interdição para o exercício de determinada função, quando provado: (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

I - que o acidente ou fato da navegação foi causado com dolo; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

II - que o acidente ou fato ocorreu achando-se o responsável em estado de embriaguez ou sob efeito de qualquer outra substância entorpecente; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

III - que, tratando-se de embarcação brasileira, foi praticado contrabando, em águas estrangeiras, ocasionando o confisco da embarcação ou da sua carga; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

IV - que a falta de assistência causou a perda de vida. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

CAPÍTULO III

Da Suspensão ou Multa (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 124. O Tribunal poderá aplicar a pena de suspensão ou multa, ou ambas cumulativamente, às pessoas que lhe estão jurisdicionadas, quando ficar provado que o acidente ou fato da navegação ocorreu por: (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

I - erro da navegação, de manobra ou de ambos; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

II - deficiência da tripulação; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

III - má estivação da carga; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

IV - haver carga no convés, impedindo manobras de emergência, ou prejudicando a estabilidade da embarcação; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

V - avarias ou vícios próprios conhecidos e não revelados à autoridade, no casco, máquinas, instrumentos e aparelhos; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

VI - recusa de assistência, sem motivo, à embarcação em perigo iminente, do qual tenha resultado sinistro; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

VII - inexistência de aparelhagem de socorro, ou de luzes destinadas a prevenir o risco de abalroações; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

VIII - ausência de recursos destinados a garantir a vida dos passageiros ou tripulantes; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

IX - prática do que, geralmente, se deva omitir ou omissão do que, geralmente, se deva praticar. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 1º O Tribunal poderá aplicar, até o décuplo, a pena de multa ao proprietário, armador, operador, locatário, afretador ou carregador, convencido da responsabilidade, direta ou indireta, nos casos a que se referem este artigo e o anterior, bem como na inobservância dos deveres que a sua qualidade lhe impõe em relação à navegação e atividades conexas. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 2º Essa responsabilidade não exclui a do pessoal marítimo que transigir com os armadores na prática daquelas infrações. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 125. Quando provado que a estiva foi feita em desacordo com as instruções do comandante, piloto, mestre, contramestre e qualquer outro preposto do armador, resultando da infração dano à embarcação ou à carga, a empresa estivadora, o estivador, ou ambos, serão punidos com a multa prevista no § 5º do art. 121, isolada ou cumulativamente com a pena de suspensão. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 126. Quando provado vício da embarcação, decorrente da mão-de-obra ou do material empregado pelo empreiteiro, estaleiro, carreira, dique ou oficina de construção ou de reparação naval, em desacordo com as exigências legais, o responsável será punido com a multa prevista no § 5º do art. 121. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Parágrafo único. A falta de pagamento da multa importará na suspensão das licenças para construção ou reparação naval. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

CAPÍTULO IV

Da Aplicação da Pena (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 127. Cabe ao Tribunal, atendendo aos antecedentes e à personalidade do responsável, à intensidade do dolo ou ao grau da culpa, às circunstâncias e conseqüências da infração: (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

I - determinar a pena aplicável dentre as cominadas alternativamente; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

II - fixar, dentro dos limites legais, a quantidade da pena aplicável. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 1º Na fixação da pena de multa, o Tribunal deverá atender, principalmente, à situação econômica do infrator. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 2º A multa poderá ser aumentada até o dobro, se o Tribunal julgar que, em virtude da situação econômica do infrator, é ineficaz, embora aplicada no máximo. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 3º Aos infratores em geral assegurar-se-ão o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 128. O Tribunal poderá substituir as penas de multa e suspensão pela de repreensão, toda vez que somente encontrar atenuantes a favor do responsável. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 129. A pena de suspensão, cancelamento da matrícula e da carteira de habilitação de amador ou de interdição em que incorrer a tripulação de embarcação estrangeira será aplicada somente com relação ao exercício de suas funções em águas sob jurisdição nacional. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 130. A pena de multa prevista nesta lei será aplicada ainda nos casos de dolo ou fraude nos registros mantidos pelo Tribunal. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Parágrafo único. A competência para aplicar a penalidade, nos casos deste artigo, será do Presidente do Tribunal. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 131. A multa deverá ser paga dentro de dez dias, depois da ciência da guia de sentença, prazo esse que, no entanto, poderá ser excepcionalmente dilatado. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Parágrafo único. Caso a multa seja elevada para as posses do infrator, poderá ser permitido que o pagamento se efetue em quotas mensais, até dentro de um ano, no máximo. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 132. O Tribunal poderá converter a multa em suspensão, quando se apresentarem razões que o justifiquem. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Parágrafo único. Para a conversão, a cada quatro Ufir corresponderá um dia de suspensão, atribuindo-se tantos dias de suspensão quantas daquelas frações estiverem contidas no valor da multa, arredondando-se para um mês, quando o resultado apurado for menor do que trinta dias. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 133. Não se executará a pena de multa quando ela incidir sobre os recursos indispensáveis à manutenção do infrator e sua família. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Parágrafo único. Se, no entanto, o infrator for reincidente, aplicar-se-á o disposto no artigo anterior. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 134. Suspender-se-á a execução da pena de multa, se ao infrator sobrevier doença que o incapacite para o trabalho e este não dispuser de outras fontes de recursos. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Parágrafo único. Proceder-se-á à cobrança caso o infrator volte ao exercício de sua atividade. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 135. Agravarão sempre a pena, quando de per si não constituam a própria infração, as seguintes circunstâncias: (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

I - a reincidência; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

II - a ação ou omissão da qual tenha resultado perda de vida; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

III - a coação ou abuso de autoridade ou poder inerente ao cargo, posto ou função; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

IV - o pânico a bordo, quando evitável ou reprimível; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

V - a desobediência a ordem legal, emanada de superior hierárquico; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

VI - a ausência do posto, quando em serviço; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

VII - o concurso em ato que tenha agravado a extensão do dano; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

VIII - a instigação a cometer a infração; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

IX - a execução da infração mediante paga ou promessa de recompensa; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

X - ter praticado a infração para assegurar ou facilitar a execução, a ocultação, a impunidade ou a obtenção de vantagem de outra infração; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

XI - a embriaguez e o uso de substância entorpecente, salvo se decorrer de caso fortuito ou de força maior; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

XII - ser a infração praticada no exterior; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

XIII - resultar da infração poluição ou qualquer outra forma de dano ao meio aquático. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 136. Verificar-se-á reincidência quando o agente cometer outra infração, depois de definitivamente condenado por infração anterior. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 1º A reincidência será específica, se as infrações forem da mesma natureza. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 2º Considerar-se-ão da mesma natureza as infrações estabelecidas em um só dispositivo legal, bem como as que, embora estabelecidas em dispositivos diversos, apresentarem pelos atos que as constituírem, ou pelos seus motivos determinantes, os mesmos caracteres fundamentais. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

§ 3º O decurso de tempo a ser observado na aplicação do agravamento da pena, por reincidência, é de cinco anos, devendo ser considerado como marco inicial de contagem:(Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

I - nas hipóteses de repreensão, medida educativa concernente à segurança da navegação, ou ambas, a data em que transitar em julgado o acórdão do Tribunal; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

II - na hipótese de multa, o dia do seu pagamento ou, se tiver sido concedido o parcelamento, o da última parcela paga; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

III - nas hipóteses de suspensão e interdição, após o último dia de cumprimento da pena; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

IV - em qualquer caso, a data da extinção da pena. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 137. A reincidência específica importará na aplicação da pena de multa ou de suspensão, acrescida do dobro da fixada para a pena-base, somadas as circunstâncias agravantes, quando for o caso, observados os limites estabelecidos no art. 121 e seus parágrafos. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 138. A reincidência genérica importará na aplicação da pena de multa ou suspensão, acrescida da metade da fixada para a pena-base, somadas as circunstâncias agravantes, quando for o caso, observados os limites do art. 121 e seus parágrafos. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 139. Serão sempre circunstâncias atenuantes da pena: (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

I - ser o agente menor de vinte e um anos ou maior de setenta anos; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

II - terem sido de somenos importância os efeitos da infração cometida; (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

III - a ignorância, ou a errada compreensão da lei, quando escusável; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

IV - ter o agente: (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

a) procurado, por sua espontânea vontade e com eficiência, logo após o acidente ou fato da navegação, minorar-lhe as conseqüências; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

b) cometido a infração sob coação a que podia resistir, ou sob violenta emoção por influência externa não provocada; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

c) cometido a infração em estado de esgotamento físico, resultante de trabalho extraordinário; (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

d) confessado, espontaneamente, a autoria do fato. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 140. Em concurso de agravantes e atenuantes, a pena deverá aproximar-se do limite indicado pelas circunstâncias preponderantes, entendendo-se como tais as que resultarem dos motivos determinantes da infração, da personalidade do agente e da reincidência. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 141. A pena que tenha de ser aumentada ou diminuída dentro de determinados limites é a que o Tribunal aplicaria se não existisse causa de aumento ou de diminuição. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Parágrafo único. Em concurso das causas de aumento ou de diminuição da pena, as mesmas compensar-se-ão. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 142. Quando o agente, mediante mais de uma ação ou omissão, praticar duas ou mais infrações, idênticas ou não, aplicar-se-ão, cumulativamente, as penas em que houver incorrido. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Parágrafo único. Quando o agente, mediante mais de uma ação ou omissão, praticar duas ou mais infrações da mesma espécie, e pelas condições de tempo e lugar, maneira de execução e outras semelhantes, deverão as infrações subseqüentes ser havidas como continuação da primeira, ser-lhe-á imposta a pena de uma só das infrações, se idênticas, ou a mais grave, se diversas, aumentada, em qualquer caso, de um sexto a dois terços. (Incluído pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 143. A ignorância ou a errada compreensão da lei, quando escusáveis, ou quando as conseqüências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção administrativa se torne desnecessária, poderão, excepcionalmente, resultar na não-aplicação de pena. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art. 144. Os casos omissos serão resolvidos por Resolução do Tribunal Marítimo. (Redação dada pela Lei nº 8.969, de 1994)

Art . 145. Nos casos de ignorância ou de errada compreensão da lei, quando escusáveis, poderá a pena, excepcionalmente, deixar de ser aplicada.

Art . 146. Nos casos omissos observar-se-ão os dispositivos da legislação comum, no que fôrem aplicáveis.

TÍTULO VI

CAPÍTULO I

DO QUADRO DO TRIBUNAL MARÍTIMO

Art. 147. O Tribunal Marítimo terá o seu Quadro próprio de Pessoal. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

Parágrafo único. Dentro de cento e vinte (120) dias a contar da publicação desta Lei o Poder Executivo submeterá à aprovação do Congresso Nacional o novo Quadro de Pessoal do Tribunal, que lhe será proposto pelo seu Juiz-Presidente, através do Ministro da Marinha. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

CAPÍTULO II

DISPOSIÇÃO ESPECIAIS

Art . 148. Os juizes do Tribunal Marítimo gozarão da inamovibilidade e das deferências devidas ao seu cargo.

Parágrafo único. O tempo de serviço prestado ao Tribunal, na vigência das leis anteriores, será contado para todos os efeitos como de serviço público federal.

Art. 149. (Revogado pelo Decreto-Lei nº 25, de 1966)

Art . 150. (Revogado pela Lei nº 7.642, de 1987)

Art . 151. Aos demais funcionários do Tribunal e no que concerne ao aproveitamento de cargos, direitos e vantagens, deveres e responsabilidades, aplicam-se as disposições da legislação que estiver para os servidores públicos federais, com as alterações decorrentes da presente lei.

Art . 152. Fica estabelecido para o Tribunal o regime das férias coletivas.

Parágrafo único. O período de trinta dias, contado a partir do primeiro dia útil do mês de janeiro, será de férias para o Tribunal, que somente se reunirá para assuntos de alta relevância, por convocação extraordinária do Juiz-Presidente. (Redação dada pela Lei 9.527, de 1997)

Art . 153. (Revogado pela Lei nº 7.642, de 1987)

Art . 154. O retardamento de processo por parte de juiz, procurador, adjunto de procurador ou advogado de ofício, determinará a perda de tantos dias de vencimentos quantos os excedidos dos prazos estabelecidos nesta lei, descontados no mês imediato àquele em que se verificar a falta.

Parágrafo único. O desconto far-se-á pela repartição pagadora, à vista de certidão, que o Secretário do Tribunal lhe remeterá ex-officio , sob pena de multa de Cr\$500,00 (quinhentos cruzeiros), imposta por autoridade fiscal, sem prejuízo da falta de exação no cumprimento do dever.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art . 155. Nos casos de matéria processual omissos nesta lei, serão observadas as disposições das leis de processo que estiverem em vigor.

Art. 156. Nos processos da competência do Tribunal Marítimo haverá custas que serão recolhidas na forma da legislação fazendária em vigor. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

§ 1º O Tribunal organizará o seu Regimento de Custas e o submeterá à aprovação do Presidente da República no prazo de cento e vinte (120) dias, a contar da publicação desta lei. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

§ 2º O referido Regimento de Custas deverá ser vinculado ao valor do maior salário-mínimo vigente no País e atualizável de acôrdo com os reajustamentos daquele valor.(Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art. 157. O Tribunal Marítimo deverá, no prazo de noventa (90) dias, contados da publicação desta lei, ter elaborado o seu Regimento Interno para submetê-lo ao Presidente da República. (Redação dada pela Lei nº 5.056, de 1966)

Parágrafo único. O Regimento Interno entrará em vigor no prazo de noventa (90) dias, para o País, e cento e vinte (120) dias, para o exterior, a contar da data de sua publicação no órgão oficial. (Incluído pela Lei nº 5.056, de 1966)

Art . 158. Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 5 de fevereiro de 1954; 133º da Independência e 66º da República.

GETULIO VARGAS
Renato de Almeida Guillobel

Este texto não substitui o publicado no DOU de 8.2.1954

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997.

DISPÕE SOBRE A ORDENAÇÃO DO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Capítulo I

Do Âmbito da Aplicação

Art. 1º Esta Lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não estejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

Capítulo II

Das Definições

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

XIV - navegação de travessia: aquela realizada: (Incluído pela Lei nº 12.379, de 2010)

a) transversalmente aos cursos dos rios e canais; (Incluído pela Lei nº 12.379, de 2010)

b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas; (Incluído pela Lei nº 12.379, de 2010)

c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas; (Incluído pela Lei nº 12.379, de 2010)

d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água. (Incluído pela Lei nº 12.379, de 2010)

Capítulo III

Da Bandeira das Embarcações

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionado à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

Capítulo IV

Da Tripulação

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação.

Capítulo V

Dos Regimes da Navegação

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1º As disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3º O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação,

desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

Capítulo VI

Dos Afretamentos de Embarcações

Art. 8º A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5º, § 3º.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

Capítulo VII

Do Apoio ao Desenvolvimento da Marinha Mercante

Art. 11. É instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1º O financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

§ 2º Quando o mercado interno não oferecer coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional, é assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil, bem como aos estaleiros brasileiros a contratação, no mercado internacional, de cobertura de seguro e resseguro de risco de construção, para as embarcações registradas ou pré registradas no REB. (Redação dada pela Medida Provisória nº 177, de 2004)

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.(Vide Medida Provisória nº 177, de 2004)

§ 3º É a receita do frete de mercadorias transportadas entre o País e o exterior pelas embarcações registradas no REB isenta das contribuições para o PIS e o COFINS.(Revogado pela Medida Provisória nº 1.858-6, de 1999) (Revogado pela Medida Provisória nº 2158-35, de 2001)

§ 4º (VETADO)

§ 5º Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6º Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de máquinas.

§ 7º O frete aquaviário internacional, produzido por embarcação de bandeira brasileira registrada no REB, não integra a base de cálculo para tributos incidentes sobre a importação e exportação de mercadorias pelo Brasil. (Vide Medida Provisória nº 1.602, de 1997) (Revogado pela Medida Provisória nº 1.897-51, de 1999) (Revogado pela Lei nº 10.206, de 2001)

§ 8º As embarcações inscritas no REB são isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9º A construção, a conservação, a modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§ 10. As empresas brasileiras de navegação, com subsidiárias integrais proprietárias de embarcações construídas no Brasil, transferidas de sua matriz brasileira, são autorizadas a restabelecer o registro brasileiro como de propriedade da mesma empresa nacional, de origem, sem incidência de impostos ou taxas.

§ 11. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

§ 12. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 12. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Art. 13. O Poder Executivo destinará, por meio de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo art. 11, § 8º.

Art. 14. Será destinado ao Fundo da Marinha Mercante - FMM 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. O AFRMM terá, por um período máximo de trinta e seis meses, contado da data da assinatura do contrato de construção ou reparo, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro, quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparo em estaleiro brasileiro.

Capítulo VIII

Das Infrações e Sanções

Art. 15. A inobservância do disposto nesta Lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R\$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.

Capítulo IX

Das Disposições Transitórias

Art. 16. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua

subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I.

§ 1º As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu comandante e seu chefe de máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data de vigência desta Lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior às embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3º As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4º O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1º .

Art. 17. Por um prazo de dez anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País. (Regulamento) (Vide Medida Provisória nº 340, de 2006) (Vide Lei nº 11.482, de 2007)

Parágrafo único. O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas no art. 8º, incisos II e III, do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, republicado de acordo com o Decreto-lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988, que deixarão de ser recolhidas em razão da não incidência estabelecida neste artigo. (Vide Medida Provisória nº 545, de 2011) (Revogado pela Lei nº 12.599, de 2012)

Capítulo X

Das Disposições Finais

Art. 18. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

Art. 19. (VETADO)

Art. 20. O art. 2º, § 2º, da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º

§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário."

Art. 21. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 22. Revogam-se o Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970, e o art. 6º da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

Brasília, 8 de janeiro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Mauro Cesar Rodrigues Pereira
Alcides José Saldanha

Este texto não substitui o publicado no DOU de 9.1.1997

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.

DISPÕE SOBRE A SEGURANÇA DO TRÁFEGO
AQUAVIÁRIO EM ÁGUAS SOB JURISDIÇÃO
NACIONAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere

exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

- a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;
- b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;
- c) realização de inspeções navais e vistorias;
- d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;
- e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;
- f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;
- g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;
- h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;
- i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;
- j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;
- l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;
- m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 4o-A. Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 1o O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 2o Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 3o A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

Art. 5º A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar em porto nacional.

Art. 6º A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II

Do Pessoal

Art. 7º Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos in extremis, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9º Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III

Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no caput deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no caput deste artigo, a autoridade marítima poderá:

I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;

II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV

Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

I - apreensão do certificado de habilitação;

II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;

III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;

IV - embargo da obra;

V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1º A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2º A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante a autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V

Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1º Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2º Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1º Da decisão a que se refere o caput deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no caput.

§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea b do inciso I do art. 4º desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6º desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2º do art. 24 desta Lei, o infrator disporá do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

CAPÍTULO VI

Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A argüição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972; e demais disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1997, 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Mauro Cesar Rodrigues Pereira

Eliseu Padilha

Raimundo Brito

Gustavo Krause

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.12.1997

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013.

DISPÕE SOBRE A EXPLORAÇÃO DIRETA E INDIRETA PELA UNIÃO DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS E SOBRE AS ATIVIDADES DESEMPENHADAS PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS; ALTERA AS LEIS NOS 5.025, DE 10 DE JUNHO DE 1966, 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001, 10.683, DE 28 DE MAIO DE 2003, 9.719, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998, E 8.213, DE 24 DE JULHO DE 1991; REVOGA AS LEIS NOS 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993, E 11.610, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2007, E DISPOSITIVOS DAS LEIS NOS 11.314, DE 3 DE JULHO DE 2006, E 11.518, DE 5 DE SETEMBRO DE 2007; E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A **PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DEFINIÇÕES E OBJETIVOS

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I

Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

Seção II

Da Autorização de Instalações Portuárias

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

- I - terminal de uso privado;
- II - estação de transbordo de carga;
- III - instalação portuária pública de pequeno porte;
- IV - instalação portuária de turismo;
- V - (VETADO).

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

- I - a atividade portuária seja mantida; e
- II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 4º (VETADO).

Art. 9º Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá:

- I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e
- II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

Art. 10. O poder concedente poderá determinar à Antaq, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 1º do art. 9º.

Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I - a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações portuárias.

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a Antaq deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do caput.

Art. 13. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Seção III

Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

Seção IV

Da Definição da Área de Porto Organizado

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Parágrafo único. A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes.

CAPÍTULO III

DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

I - elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;

II - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a Antaq fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

IV - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.

§ 1º Para os fins do disposto nesta Lei, o poder concedente poderá celebrar convênios ou instrumentos congêneres de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive com repasse de recursos.

§ 2º No exercício da competência prevista no inciso II do caput, o poder concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

CAPÍTULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I

Das Competências

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

II - assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;

III - pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;

IV - arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

V - fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

VIII - autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

IX - autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

X - suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XI - reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

XII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;

XIII - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

XV - organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 3º O disposto nos incisos IX e X do § 1º não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 4º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 5º (VETADO).

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I - sob coordenação da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

Parágrafo único. O disposto no caput não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.

Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público.

§ 2º A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho a que alude o caput será paritária.

§ 3º A distribuição das vagas no conselho a que alude o caput observará a seguinte proporção:

I - 50% (cinquenta por cento) de representantes do poder público;

II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial; e

III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora.

Art. 21. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento.

Parágrafo único. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegadas.

Parágrafo único. O alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;

VII - autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

VIII - administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;

IX - assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e

X - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO V

DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e

VII - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela Antaq.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheço;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão estabelecer-se como operadores portuários.

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

CAPÍTULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4º As matérias constantes nas alíneas *a* e *b* do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35. § 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 32;

II - editar as normas a que se refere o art. 42; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3º O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4º As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de

negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 45. (VETADO).

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I - realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

III - utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Parágrafo único. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 47. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2º Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 51. O descumprimento do disposto nos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 52. O descumprimento do disposto no caput e no § 3º do art. 40 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

CAPÍTULO VIII

DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2º Para fins do Programa de que trata o caput, consideram-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 5º A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2º (VETADO).

§ 3º Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 4º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007.

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizadas e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.

§ 2º O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

I - objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;

II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;

III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e

IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

.....” (NR)

Art. 71. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

.....” (NR)

“Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

III - depende de autorização:

.....

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

g) (revogada);

h) (revogada);

.....” (NR)

“Art. 20.

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....” (NR)

“Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq:

.....

II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

§ 1º A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....” (NR)

“Art. 27.

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

.....

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

.....

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XXVII - (revogado).

§ 1º

.....

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

.....

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).” (NR)

“Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“Art. 34-A.

.....

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:

.....” (NR)

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

.....” (NR)

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....” (NR)

“Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:

.....” (NR)

“Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 1º Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

§ 2º A Antaq prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art. 56.”

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“Art. 78. A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 78-A.

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq.” (NR)

“Art. 81.

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado).” (NR)

“Art. 82.

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....” (NR)

Art. 72. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24-A. À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

.....

§ 2º

III - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

.....

V - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....” (NR)

“Art. 27.

XXII -

- a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;
- b) marinha mercante e vias navegáveis; e
- c) participação na coordenação dos transportes aeroviários;

.....” (NR)

Art. 73. A Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“Art. 10-A. É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

Parágrafo único. O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

I - a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

II - a Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007;

III - o art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006;

IV - o art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007;

V - os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

a) as alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14;

b) as alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27;

c) o inciso XXVII do caput do art. 27;

d) os §§ 3º e 4º do art. 27; e

e) o inciso IV do caput do art. 81; e

VI - o art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998.

Brasília, 5 de junho de 2013; 192º da Independência e 125º da República.

DILMA ROUSSEFF
José Eduardo Cardozo
Guido Mantega
César Borges
Manoel Dias

Miriam Belchior
Garibaldi Alves Filho
Luis Inácio Lucena Adams
Mário Lima Júnior

Este texto não substitui o publicado no DOU de 5.6.2013 - edição extra



Avenida Marechal Câmara, 150 - Centro

Telefone: 2730-6525

COMISSÃO DE
DIREITO MARÍTIMO,
PORTUÁRIO E DO
MAR (CDMPM)

Apoio Institucional:

